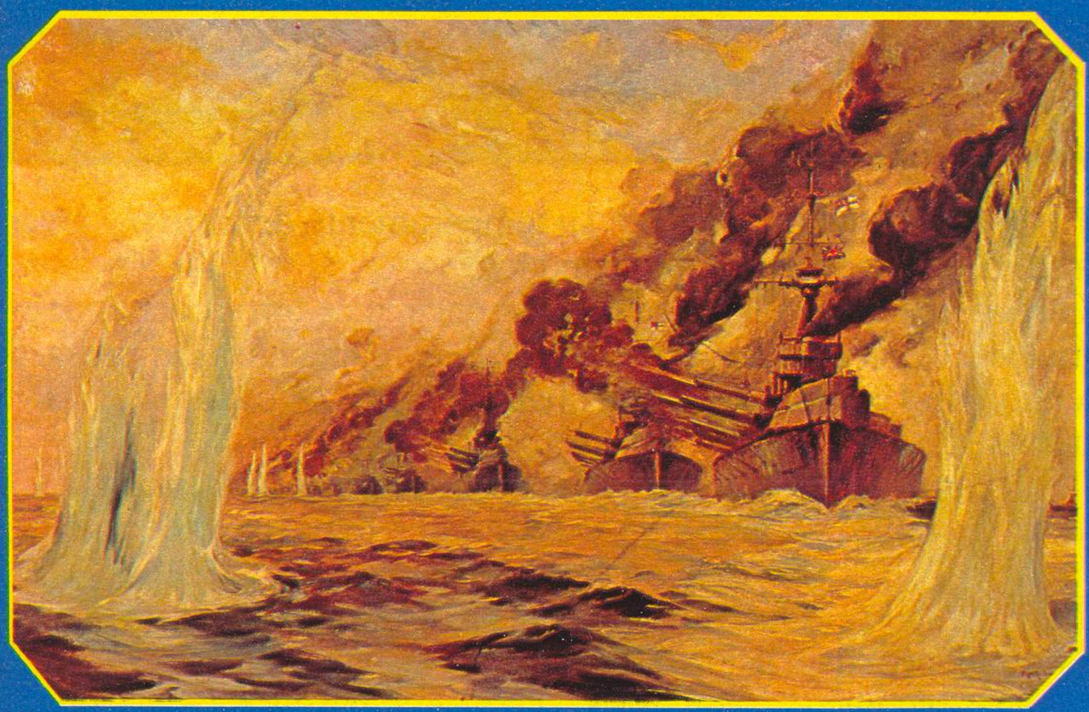
LA VANGUARDIA

1914-18 * 1939-45

GRANDES BATALLAS



NAVALES

Por Giorgio Giorgerini

Fascículo 3

JUTLANDIA

Del Dogger Bank al Skagerrak

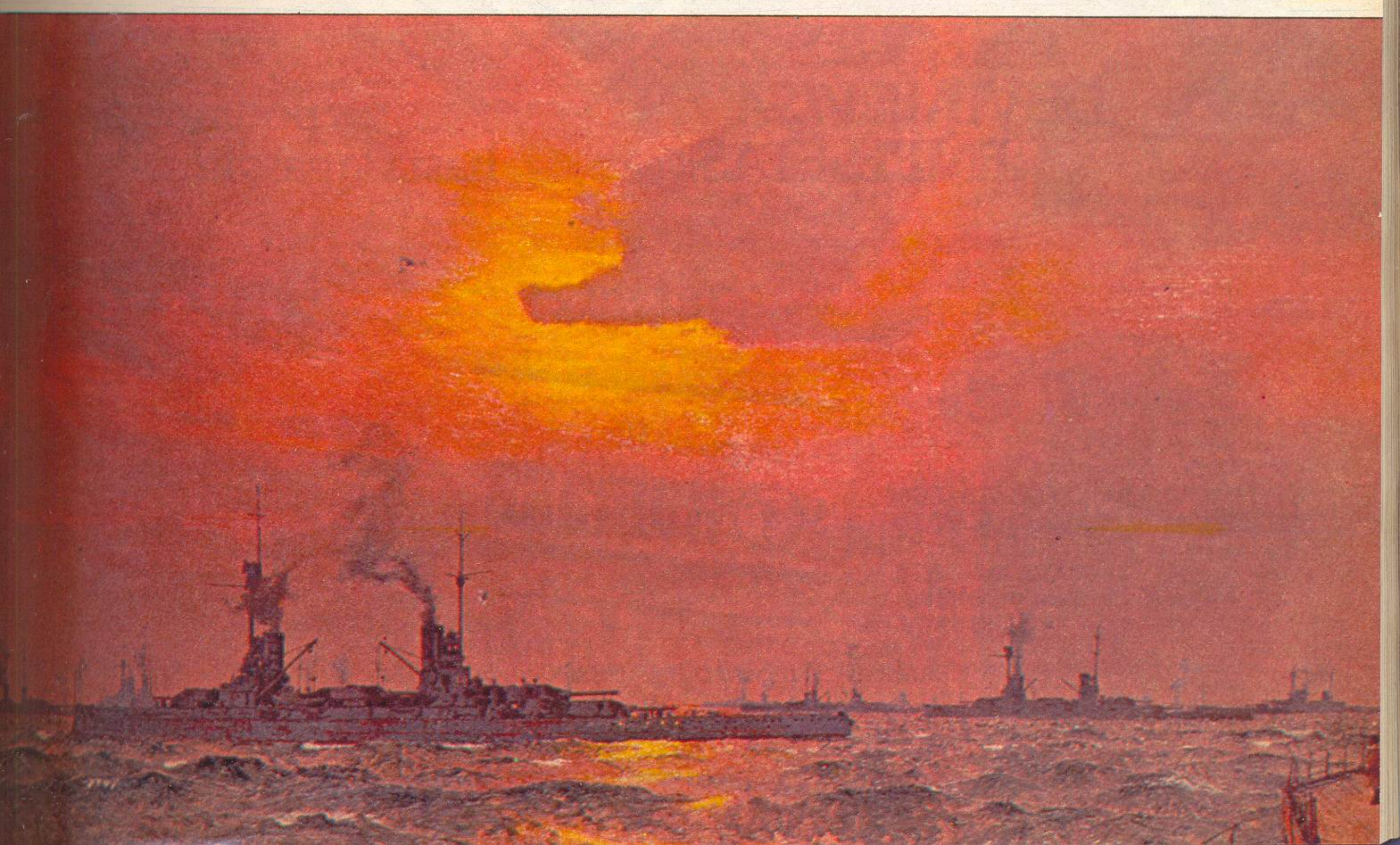
El mes de agosto de 1914 fue testigo del enfrentamiento de las dos grandes Marinas de Gran Bretaña y Alemania, la «Grand Fleet» británica y la «Hochseeflotte» (Flota de Alta Mar) alemana, que alineaban dos fuerzas navales sin igual en el mundo en cuanto a potencia y adiestramiento. En los primeros meses de la guerra, ambas flotas estuvieron frente a frente, estudiándose y tanteando sus posibilidades: salidas al mar de la «Grand Fleet», rápidas incursiones de la «Hochseeflotte» por el Mar del Norte y bombardeos de localidades e instalaciones costeras británicas, generalmente efectuadas por la escuadra de cruceros de batalla alemana. También se habían registrado algunos enfrentamientos, aunque carentes de todo resultado táctico o estratégico; el más importante había sido el de Helgoland, el 28 de agosto de 1914, entre unidades ligeras.

Así, pues, la Primera Guerra Mundial había comenzado con estas dos grandes flotas que, por sus operaciones, hicieron que se confiase mucho en la utilización de sus prestigiosos cruceros de combate, armados como acorazados, veloces al igual que ágiles cruceros y peligrosamente desprotegidos como cruceros ligeros. A principios de 1915 aún no había sucedido nada importante entre las dos flotas. La «Grand Fleet» se hallaba concentrada en Scapa Flow, mientras que en Rosyth se encontraban los cruceros de batalla con el almirante Sir David Beatty, junto a otras divisiones navales; en cambio, las fuerzas ligeras permanecían concentradas en Harwich. Las fuerzas navales británicas estaban a la defensiva, pero preparadas para salir al primer movimiento de la flota enemiga. En cambio, el alto mando naval alemán atravesaba un momento de perplejidad acerca de la acción más oportuna que debería emprender para inducir al adversario a aceptar el desafío que decidiría sobre el control y la superioridad naval en el Mar del Norte y en los accesos al Atlántico. Puesto que persistía la indecisión pero no se podía dejar de actuar, el mismo emperador Guillermo II autorizó y ordenó que se efectuaran algunas incursiones contra las costas enemigas. En la tarde del 23 de enero de 1915, se hicieron a la mar cuatro cruceros de batalla, cuatro cruceros ligeros y dos flotillas de cazatorpederos, al mando del almirante Friedrich Hipper, con el objetivo de sorprender las divisiones navales británicas que patrullaban la zona del Dogger Bank. Las unidades alemanas del 1.º Grupo de Exploración (ésta era la denominación de la división de Hipper), aún no se habían hecho a la mar, cuando el Almirantazgo de Londres comunicaba el siguiente mensaje a los comandantes de Marina: «Cuatro cruceros de combate alemanes, seis cruceros ligeros y veintidós cazatorpederos se harán a la mar esta tarde para un reconocimiento del Dogger Bank, y regresarán probablemente mañana por la tarde. Todos los cruceros de batalla disponibles, los cruceros ligeros y los cazatorpederos deberán ponerse en movimiento desde Rosyth para encontrarse mañana por la mañana a las 07.00 en el punto 55º 13' Norte, 3º12' Este. Las fuerzas ligeras de Harwich deberán hallarse en dicho punto a las 07.00 para unirse al vicealmirante comandante de los cruceros de combate. En caso de encuentro con el enemigo, estas fuerzas deberán atacar y cortarle la ruta. Hacer uso de la radiotelegrafía sólo en momentos de absoluta necesidad».

El único error era el número de cruceros ligeros. La interceptación de las comunicaciones radiotelegráficas alemanas y el descubrimiento de los códigos de la Marina alemana, permitieron al Almirantazgo de Londres conocer con anterioridad el plan de operaciones del enemigo. Los ingleses siempre fueron muy hábiles en este tipo especial de guerra, en particular durante la Segunda Guerra Mundial. De todos modos, el triunfo no sólo se debió al conocimiento previo de las intenciones enemigas.

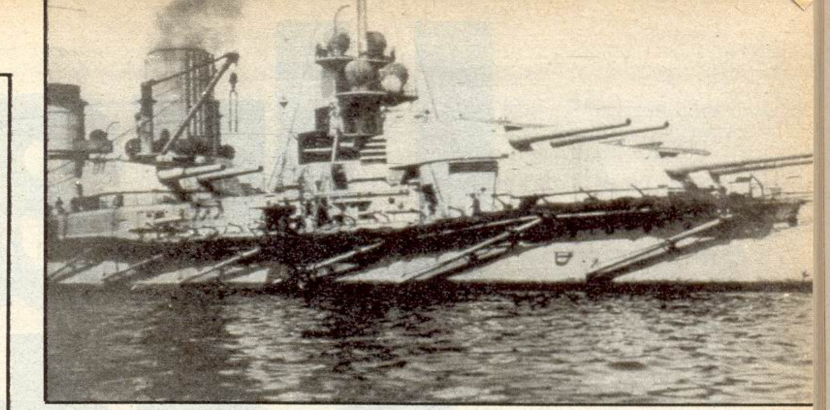
La escuadra británica de Beatty levó anclas para ir en busca de la escuadra de Hipper, y sólo en la madrugada del 24, cuando clareaba el día, ambas formaciones adversarias se en-

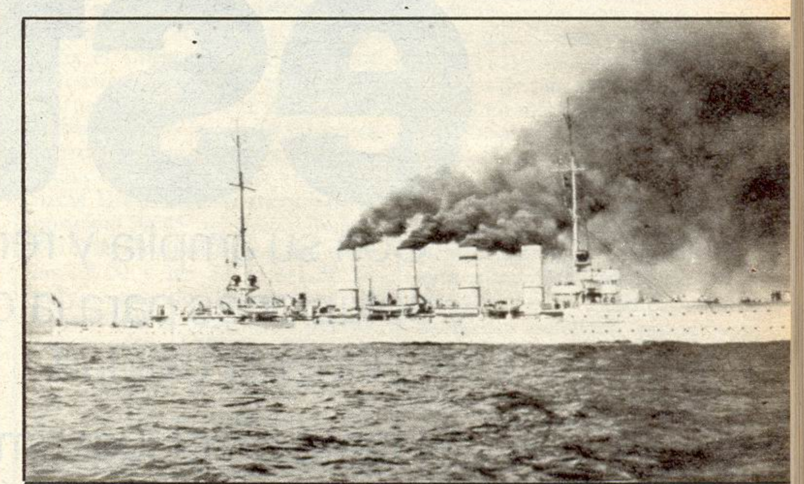
La «Hochseeflotte» (Flota alemana de Alta Mar) fondeada: El almirante Scheer, a finales de mayo de 1916, decidirá su salida masiva con el preciso objetivo de atraer a la «Grand Fleet» (Gran Flota) británica hacia el combate. Esta batalla será recordada con el nombre de Jutlandia por los británicos y con el de Skagerrak por los germanos. Los resultados también fueron considerados de manera distinta: Alemania demostraría su habilidad y capacidad combativa, mientras que Gran Bretaña conservaría el dominio del mar.

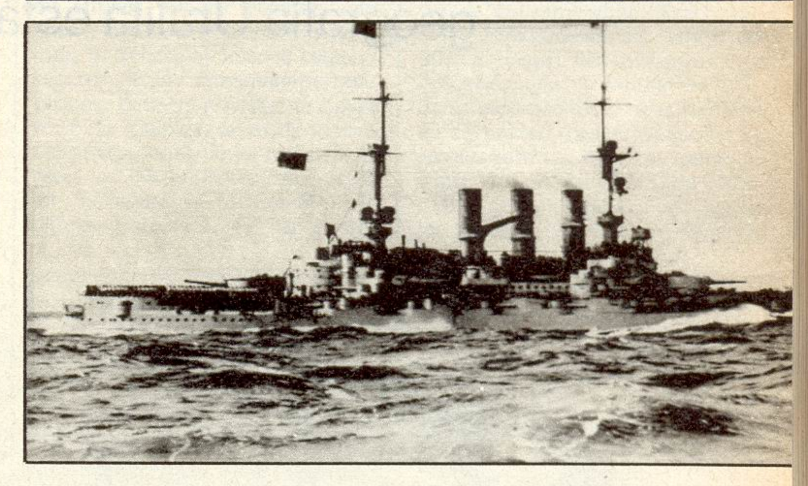


COMPOSICION DE LA FLOTA ALEMANA

FLOTA DE ALTAMAR	Acorazado *Friedrich der Grosse* (c.a. R. Scheer comandante en jefe)
1.ª Escuadra (v.a. E. Schmidt)	Acorazados: *Ostfriesland* (alm.), *Helgoland, Oldenburg, Posen* (c.a. Engelhardt), Rheinland, Nassau, Westfalen, Thüringen
2.ª Escuadra (c.a. Mauve)	Acorazados: *Deutschland* (alm.), *Pommern, Hessen, Schlesien, Schleswig-Holstein, Hannover* (c.a. Von Dalwig zu Lichtenfels)
3.ª Escuadra (c.a. P. Behncke)	Acorazados: *König* (alm.), *Grosser Kurfürst, Kaiserin, Markgraf, Kronprinz, Kaiser* (c.a. Nordmann), *Prinzregent Luitpold*
4.º Grupo de Exploración (comodoro Von Reuter)	Cruceros ligeros *Stettin* (alm.), *München, Frauenlob, Stuttgart, Hamburg*
Flotillas de cazatorpederos (comodoro Michelsen en el crucero ligero *Rostock*	1.ª Flotilla (1.ª media Flotilla): *G39, G40, G38, S32* 3.ª Flotilla (5.ª y 6.ª media Flotilla): *S53, V71, V73, G88, S54, V48, G42* 5.ª Flotilla (9.ª y 10.ª media Flotilla): *G11, V2, V4, V6, V1, V3, G8, G7, V5, G9, G10* 7.ª Flotilla (13.ª y 14.ª media Flotilla): *S24, S15, S17, S20, S16, S18, S19, S23, V189*
FUERZAS DE VANGUARDIA	
1.er Grupo de Exploración (v.a. F. Hipper)	Cruceros de Combate: *Lützow* (alm.), *Seydlitz, Moltke, Derfllinger, Von der Tann*
2.º Grupo de Exploración (c.a. Boadicker)	Cruceros ligeros *Frankfurt* (alm.), *Pillau, Elbing, Wiesbaden*
Flotilla de cazatorpederos (comodoro Heinrich a bordo del cruc. ligero *Regensburg)*	2.ª Flotilla (3.ª y 4.ª media Flotilla): *B98, G101, G102, B112, B97, B109, B110, B111, G103, G104* 6.ª Flotilla (11.ª y 12.ª media Flotilla): *G41, V44, G87, G86, V69, V45, V46, S50, G37.* 9.ª Flotilla (17.ª y 18.ª media Flotilla): *V28, V27, V26, S36, S51, S52, V30, S34, S33, V29, S35*
Sumergibles (c. Bauer a bordo del cruc. ligero *Hamburg)*	*U24, U32, U63, U66, U70, U43, U44,* U52, U47, U64, U22, U19, UB22, UB21, U53







De arriba abajo: detalle del centro del crucero alemán* Moltke; *el* Deutschland *navegando. Cuando se hizo a la mar el 31 de mayo de 1916 era buque insignia del contralmirante Mauwe; el crucero ligero* Rostock, *buque insignia del comodoro Michelsen, comandante de las cuatro flotillas de cazatorpederos destinados a dar escolta a la «Hochseeflotte».

contraron al alcance balístico: Hipper acechaba y Beatty, más veloz, lo persiguió. El intercambio de disparos fue violentísimo, pero el fuego alemán resultó ser más preciso y eficaz, y dos cruceros de batalla británicos, el **Lion** y el **Tiger**, fueron alcanzados y sufrieron graves desperfectos. Por parte germana, fue alcanzado el crucero de combate **Seydlitz** y el crucero-acorazado **Blücher** se fue a pique alcanzado por los disparos del crucero de batalla británico **New Zealand**. El resultado poco positivo de la jornada del Dogger Bank provocó la sustitución del comandante de la Flota de Alta Mar, almirante von Ingenhol, relevado en su puesto por el almirante von Pohl, quien introdujo una actitud de prudencia en el desarrollo de la guerra marítima hasta comienzos de 1916, cuando su estado de salud aconsejó reemplazarlo por el almirante Reihnard Scheer, quien rápidamente imprimió a la flota un carácter netamente más ofensivo.

El 15 de marzo de 1916, von Pohl zarpaba con casi toda la «Hochseeflotte»; logró mantener un estricto silencio en la radio, cooperó con dirigibles utilizados en misiones exploradoras e incluso ofensivas —habían bombardeado durante la noche la ciudad de Hull— y se adentró con los grupos exploradores hacia el interior del Mar del Norte. A estas misiones les siguieron otras a corta distancia de tiempo. La más importante fue din duda la de bombardear las ciudades de Lowestoft y Yarmouth.

Precisamente esta acción, con los bombardeos de las dos ciudades, influyó de forma notable en la opinión pública inglesa y en las autoridades, que se apresuraron a declarar que habían sido tomadas todas las medidas para impedir que se repitiesen tales hechos. Sin embargo, el almirante Scheer, convencido de que tenía que actuar de forma que la «Grand Fleet» fuese enfrentada por fracciones y no en su totalidad, preparó otra operación que contemplaba el bombardeo de Sunderland a cargo de los cruceros de batalla. Contemporáneamente, una nutrida flotilla de sumergibles, apostados ante las tres importantes bases de la «Grand Fleet» (Scapa Flow, Invergordon y Rosyth), trataría de infligir al enemigo pérdidas de cierta consideración.

Puesto que era muy probable que los cruceros de combate de Beatty, en la base de Rosyth, zarpasen para interceptar el 1.º Grupo de Exploración alemán, los sumergibles apostados frente a esta base tendrían ocasión de modo que obligasen a la escuadra asestar algún grupo preventivo operando a continuación de modo que obligasen a la escuadra británica a maniobrar en dirección este, donde la Flota de Alta Mar se encontraría a la espera.

A causa de que las condiciones del tiempo estaban empeorando e impedían la utilización de dirigibles en fase exploratoria, Scheer estableció un plan alternativo, sin cambiar para nada los demás preparativos. Los cruceros de combate de Franz Hipper serían enviados hacia el Skagerrak y se dejarían ver frente a la costa noruega, de modo que atrajesen a una parte alícuota de las fuerzas británicas en dirección hacia ellos. Scheer, con sus escuadras, remontaría la costa de Dinamarca para una eventual acción de apoyo. De este modo, las fuerzas navales británicas, tras haber tropezado con los sumergibles preventivamente a la espera, se encontrarían en situación desventajosa, en especial si las unidades eran sorprendidas en orden abierto. El 30 de mayo de 1916, cuando el almirante británico comprendió las

Texto e ilustraciones sacadas del volumen
«Grandi battaglie navali». C. 1981. Gruppo Editoriale Fabbri, Milano.
Traducción de Carlos Mazo.

dificultades que había para contar con una eficiente exploración aérea por parte de los dirigibles, se decidió por orientar la acción hacia la costa danesa, en cuanto que el posible bombardeo de Sunderland no podía prescindir en absoluto de la oportunidad de beneficiarse de la exploración aérea, **sobre todo si se tomaba en consideración la eventualidad de que las** fuerzas alemanas pudieran ser obligadas a combatir en una zona marítima desfavorable.

La Flota de Altamar hacia el Skagerrak, la Grand Fleet hacia Jutlandia

Los movimientos preliminares de la «Hochseeflotte» se iniciaron en la mañana del 30 de mayo de 1916, cuando la radio del Friedrich der Grosse, nave almirante de Scheer, transmitió a los dragaminas la orden de limpiar un canal a oeste de la isla de Helgoland, para permitir que los buques principales se reuniesen, a las 17.00, en la rada del Jade. A las 15.40 un nuevo mensaje cifrado de Scheer ordenó zarpar a la mañana siguiente para el Skagerrak; sin embargo, una comunicación posterior, transmitida dos horas más tarde, anunciaba un importante cambio de programa. Al no tener la seguridad de poder contar con una eficiente exploración aérea, Scheer había decidido seguir más de cerca a los cruceros de batalla de Hipper —cuya salida había sido fijada para las primeras horas del 31 de mayo—, zarpando con el grueso una hora y media después. Además, con una decisión dictada más por el corazón que por la razón, había permitido que la 2.ª Escuadra del contraalmirante Mauve, formada por 6 viejos acorazados «pre-dreadnougth» también participase en la acción.

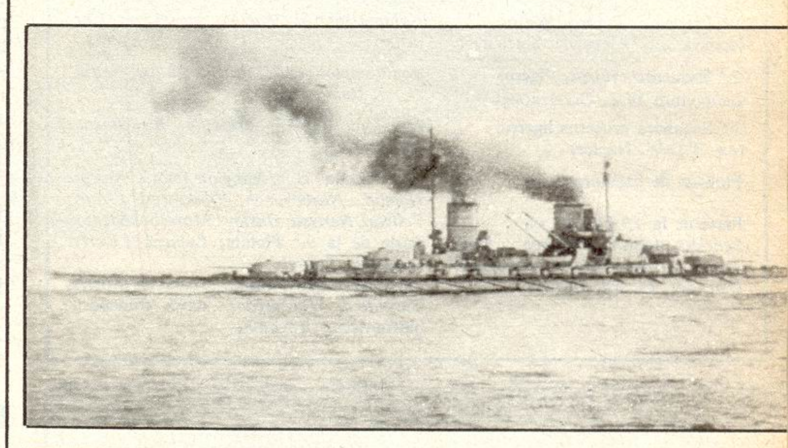
A partir de este momento, si bien demasiado tarde, los alemanes intentaron despistar a los británicos con falsas transmisiones de radio. En efecto, un guardacostas ocupó el lugar del Friedrich der Grosse y al mismo tiempo la Flota de Alta Mar silenciaba sus aparatos de radio para volver a encenderlos tan sólo ante la vista del enemigo. A través del guardacostas, usado como puente-radio, Scheer podía recibir los radiomensajes sin tener que responder. El uso indiscriminado de las comunicaciones vía radio que hacían los alemanes y la ausencia de cualquier intento de «camuflaje» ya habían puesto en pie de alarma a los británicos que, como es sabido, gozaban de neta superioridad en el campo de la interceptación de radiomensajes y, además, estaban en posesión del código de la «Kaiserliche Marine».

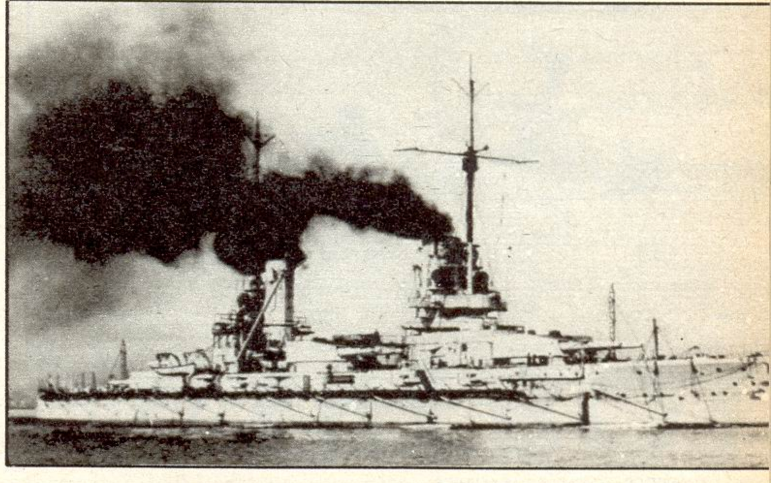
Así, pues, tras el primer mensaje de Scheer, las intenciones alemanas ya no fueron un misterio el Almirantazgo; éste, en la mañana del 30 de mayo, puso al corriente a Jellicoe de que la flota enemiga estaba preparando alguna operación de importancia.

Si bien la «Grand Fleet», que en el mar luego formaba un cuerpo único, estaba repartida entre sus tres grandes bases del Mar del Norte (Scapa Flow, Invergordon y Rosyth), la eficacia del servicio de interceptación logró resolver con brillantez los problemas organizativos pertinentes al empleo simultáneo de las partes alícuotas diseminadas. A las 17.40 del 30 de mayo, el Almirantazgo envió otro mensaje al comandante en jefe de la «Grand Fleet», almirante John R. Jellicoe, a quien, además de advertirle de una insólita actividad submarina en el Mar del Norte, le ordenaba que concentrara sus fuerzas al este de las «Long Forties» (unas 10 millas frente a la costa del Aberdeenshire). Jellicoe se apresuró a enviar las instrucciones necesarias a las unidades que no se encontraban con él en Scapa Flow.

A las 19.30, Sir Martin Jerram, comandante de la 2.ª Escuadra de Línea, en Invergordon, recibió el primer mensaje de Jellicoe con la orden de salir lo antes posible y dejarse ver por el enemigo, para las 14.00 del día siguiente a 57°45' de latitud Norte y 4.°15' de longitud Este. Siete minutos más tarde, también el almirante Beatty, en Rosyth, recibió la siguiente comunicación: «Encuentro con todas las naves disponibles, cruceros de batalla 5.ª Escuadra de Línea y cazatorpederos —comprendidos los de Harwich—, en la posición aproximada de 56°40' de latitud Norte, 5° de longitud Este. Pienso que os encontraréis en el punto mañana, miércoles 31 de mayo, hacia las 14.00 horas. A esa hora me encontraré a 57°45' de latitud Norte y 4°15' de longitud Este, salvo retraso imputable a la niebla. La 3.ª Escuadra de Cruceros de combate, el **Chester** y el **Canterbury** zarparán conmigo; puedo enviároslos al punto que fijéis. Si no **tenéis noticias a las 14.00 horas acercaos a mí para estar en comunicación óptica.** Pondré rumbo hacia Horns Reef partiendo de la posición 57°45' de latitud Norte, 4°15' de longitud Este.» Así, entre las 22.00 y las 22.30 del 30 de mayo, cuando los barcos de Scheer aún estaban en el puerto, toda la «Grand Fleet» se hizo a la mar preparada para cualquier eventualidad. El grueso de la «Hochseeflotte» partió de la rada del Jade a las 02.30 del 31 de mayo. Las fuerzas de exploración de Hipper habían zarpado una hora y media antes. Una vez en el mar, ni Scheer ni Jellicoe estaban seguros de los movimientos recíprocos. Scheer, a pesar de haber recibido noticias, tanto de los sumergibles como de la emisora de radio de Neumünster, acerca de un considerable movimiento de barcos británicos, no tenía ninguna idea precisa sobre las intenciones del enemigo porque de las rutas divergentes de los varios grupos enemigos no se podía deducir una operación de conjunto hacia el golfo alemán ni una acción de lucha contra la «Hochseeflotte». Jellicoe, una vez que los movimientos de radio de los alemanes fueron oportunamente «protegidos» por el guardacostas que había reemplazado al **Friedrich der Grosse**, no encontraba razón alguna para considerar que Scheer ya hubiese partido; hipótesis ésta reforzada por el mensaje que le llegó a las 10.30 del Almirantazgo, que afirmaba la presencia de Scheer en la rada del Jade. A las 11.22, Jerram se había unido mientras tanto con sus naves al grupo de Scapa Flow.

Entre tanto, los barcos de Beatty, que había salido de Rosyth a las 22.30 del 30 de mayo, pusieron rumbo hacia el punto de encuentro señalado previamente por Jellicoe en el mensaje de las 19.37. A las 08.19 del 31 de mayo, a unas 180 millas de Rosyth, el crucero ligero **Yarmouth**, que navegaba en avanzada respecto al grueso, señaló la presencia de un sumergible; Beatty ordenó rápidamente un viraje de 90.° a babor. Sin embargo, tras descubrir que el submarino sólo había sido producto de la fantasía de su unidad, ordenó reanudar el rumbo anterior. Aparentemente se trató de un incidente de poca monta pero, a causa de ese viraje, los barcos británicos no pudieron

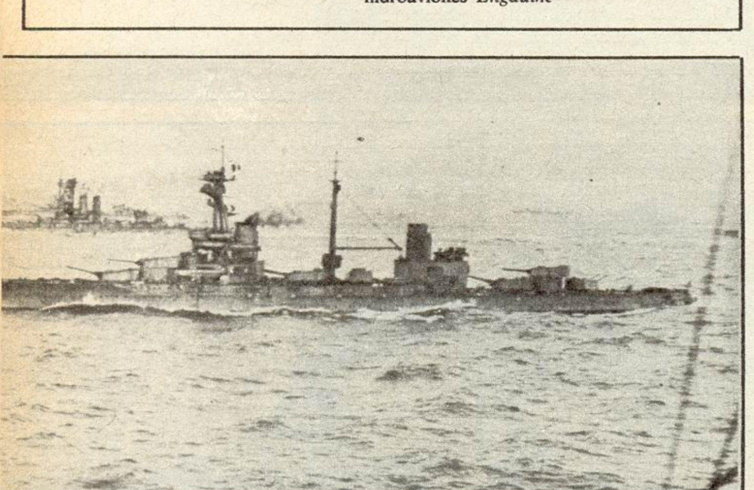




Arriba: el crucero de combate Lützow, *buque insignia del almirante Hipper, comandante del 1.º Grupo de Exploración. Las unidades de Hipper representaban la punta de diamante de las fuerzas navales germanas al mando de Scheer; Abajo: el acorazado Friedrich der Grosse, nave almirante de la «Hochseeflotte», de la que partió la orden de hacerse a la mar el 31 de mayo de 1916.*

COMPOSICION DE LA GRAN FLOTA BRITANICA

FLOTA DE BATALLA	Acorazado: *Iron Duke* (alm. Sir J.R. Jellicoe, comand. en jefe) cl. *Active*, minador *Abdiel*, ct. *Oak*.
1.ª Escuadra de línea (v.a. Sr C. Burney)	Acorazados: *Marlborough* (alm.), *Revenge*, *Hercules*, *Agincourt*, *Colossus* (c.a. Gaunt), *St. Vincent*, *Neptune*, *Collingwood*, cl. *Bellona*
2.ª Escuadra de línea (v.a. Sir M. Jerram)	Acorazados: *King George V* (alm.), *Ajax*, *Centurion*, *Erin*, *Orion* (c.a. A.C. Leveson), *Monarch*, *Conqueror*, *Thunderer*, cl. *Boadicea*
4.ª Escuadra de línea (v.a. Sir D. Sturdee)	Acorazados: *Benbow* (alm.), *Bellerophon*, *Canada*, *Temeraire*, *Vanguard*, *Royal Oak*, *Superb* (c.a. A.L. Duff), crucero ligero *Blanche*
3.ª Escuadra cruceros de combate (c.a. H.L.A. Hood)	*Invencible (alm.)*, *Indomitable*, *Inflexible*, *cl. Chester*, *Canterbury*
1.ª Escuadra cruceros acorazados (c.a. Sir R. Arbuthnot)	*Defence* (alm.), *Warrior*, *Duke of Edinburgh*, *Black Prince*
2.ª Escuadra cruceros acorazados (c.a. H.L. Heath	*Minotaur* (alm.), *Hampshire*, *Cochrane*, *Shannon*
4.ª Escuadra cruceros ligeros (comodoro C.E. Le Mesurier)	*Calliope* (alm.), *Constance*, *Comus*, *Caroline*, *Royalist*
Flotillas de cazatorpederos (comod. J.R.P. Hawksley en el cl. *Castor*)	11.ª Flotilla: *Kempenfelt*, *Marne*, *Manners*, *Michael*, *Mons*, *Ossory*, *Mystic*, *Magic*, *Morning Star*, *Mounsey*, *Mandate*, *Minion*, *Martial*, *Milbrook*, *Moon*
4.ª Flotilla: *Tipperary*, *Broke*, *Achates*, *Porpoise*, *Spitfire*, *Unity*, *Garland*, *Owl*, *Ambuscade*, *Ardent*, *Fortune*, *Sparrowhawk*, *Contest*, *Shark*, *Acasta*, *Christopher*, *Hardy*, *Migde*, *Ophelia*.	12.ª Flotilla: *Faulknor*, *Marksman*, *Obedient*, *Maenad*, *Opal*, *Mary Rose*, *Marvel*, *Menace*, *Nessus*, *Narwhal*, *Mindful*, *Onslaught*, *Munster*, *Nonsuch*, *Noble*, *Mischief*
CRUCEROS DE COMBATE	
1.ª Escuadra (v.a. Sir D. Beatty)	*Lion* (alm.), *Princess Royal* (c.a. O. de Brock), *Queen Mary*, *Tiger*
2.ª Escuadra (c.a. W.C. Pakenham)	*New Zealand* (alm.), *Indefatigable*
5.ª Escuadra de línea (c.a. H. Evan-Thomas)	Acorazados: *Barham (alm.)*, *Valiant*, *Warspite*, *Malaya*
1.ª Escuadra cruceros ligeros (comod. E.S. Alexander-Sinclair)	*Galatea* (alm.), *Phaeton*, *Inconstant*, *Cordelia*
2.ª Escuadra cruceros ligeros (comodoro W.E. Goodenough)	*Southampton* (alm.), *Birmingham*, *Nottingham*, *Dublin*
3.ª Escuadra cruceros ligeros (c.a. T.D.W. Napier)	*Falmouth* (alm.), *Yarmouth*, *Birkenhead*, *Gloucester*
Flotillas de cazatorpederos:	13.ª Flotilla: cl. *Champion* (alm.), *Nestor*, *Nomad*, *Narborough*, *Obdurate*, *Petard*, *Pelican*, *Nerissa*, *Onslow*, *Moresby*, *Nicator*
Parte de la 1.ª Flotilla: cl. *Fearless* (alm.), *Acheron*, *Ariel*, *Attack*, *Hydra*, *Badger*, *Goshawk*, *Defender*, *Lizard*, *Lapwing*	Parte de la 9.ª Flotilla: *Lyliard*, *Liberty*, *Landrail*, *Laurel* Parte de la 10.ª Flotilla: *Moorsom*, *Morris*, *Turbulent*, *Termagant*, nave transporte hidroaviones *Engadine*



1.ª y 2.ª Escuadras de línea de la flota británica —almirantes Burney y Jerram— mientras navegan dispuestas a abrir fuego.



El almirante Reinhard Scheer, comandante de la «Hochseeflotte» en la batalla del Skagerrak.



El contralmirante Friedrich Hipper, comandante de los cruceros de batalla alemanes.

encontrarse a la hora prevista con las naves de Jellicoe, ya que el cambio de rumbo les había alargado el recorrido en 6 millas. A las 10.10, Beatty ordenó de forma sorprendente a la 5.ª Escuadra de Línea de Evan Thomas —compuesta de 4 modernísimas «dreadnoughts» de la clase «Queen Elizabeth»— que se situase a 5 millas al noroeste del **Lion**. Cometió un error al ordenar esta maniobra. Como escribiría más tarde el almirante Harper al analizar lo sucedido: «... si bien Beatty creía que encontraría al enemigo en dirección sureste y, en consecuencia, había dispuesto para tal fin la vanguardia, sin embargo había situado sus mayores y más potentes barcos a 5 millas en dirección noroeste, posición que habría retardado casi con toda seguridad su entrada en acción.»

Algo menos de tres horas y media más tarde (13.30), Beatty modificó el radio de búsqueda de sus cruceros en dirección este-nordeste; en consecuencia, la 5.ª Escuadra se encontró a 5 millas de distancia del **Lion**, en dirección norte-noroeste.

El enfrentamiento de los cruceros de batalla

En las primeras horas de la tarde, Beatty llegó al punto que le había sido indicado, pero, al no encontrar trazas del enemigo conforme a las órdenes recibidas, ordenó poner rumbo hacia el norte para acercarse al grueso de Jellicoe. Sin embargo, a las 14.15, mientras tenía lugar esta maniobra, el crucero ligero **Galatea**, que se hallaba a unas 17 millas del **Lion**, avistó, a unas diez millas al este, un buque que daba la impresión de estar parado. Se trataba del buque danés **N.J. Fjord** que, en aquel preciso momento, había sido detenido por el crucero ligero alemán **Elbing** y se preparaba a la habitual inspección por parte de un caza torpedero alemán.

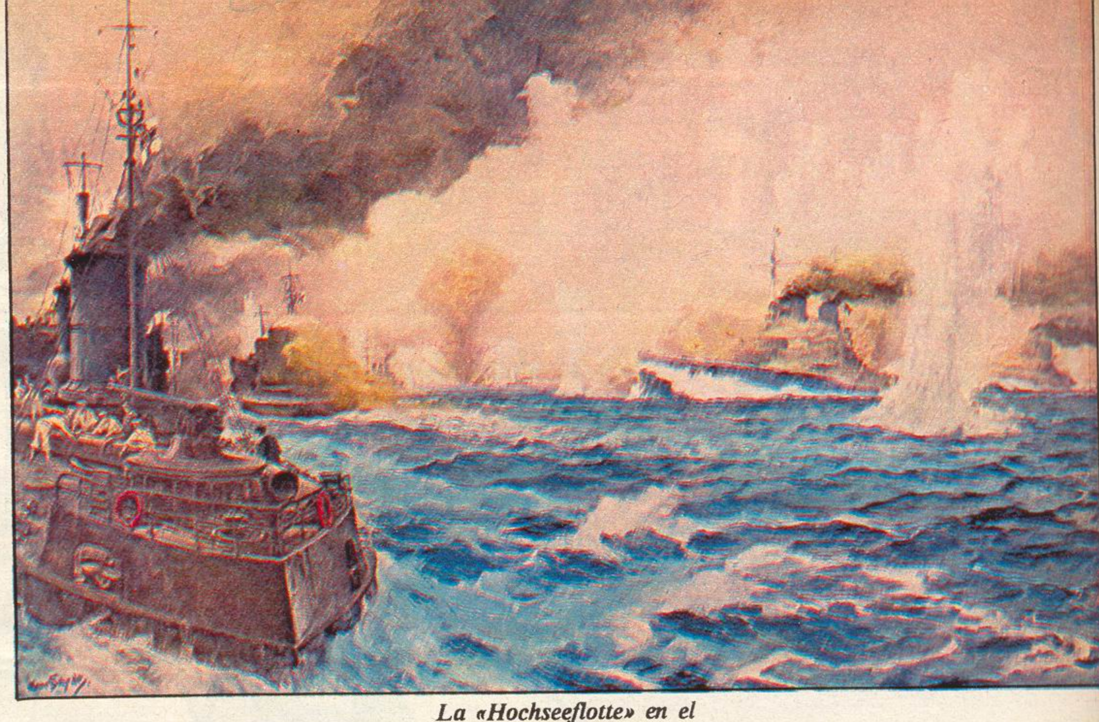
Este avistamiento hizo que se precipitasen los acontecimientos: el **Galatea**, que se había aproximado mientras tanto, descubrió poco después que el barco había sido detenido por dos cazatorpederos alemanes y que una división de cruceros se encontraba a poca distancia. La comunicación radiotelegráfica a Beatty fue inmediata: «Enemigo a la vista»; siguió un breve intercambio de disparos, sin consecuencia alguna, entre el **Galatea** y el **Phaeton** por una parte, y el **Elbing** y dos cazatorpederos por otra. A las 14.35, una nueva señal radiotelegráfica del **Galatea** informó a Beatty que había sido avistada una considerable cantidad de humo en dirección este-nordeste; se trataba de los cruceros de combate de Hipper que llegaban para ayudar a las unidades germanas. Este último mensaje sorprendió a las naves británicas en plena crisis evolutiva: los cruceros de batalla estaban iniciando un rumbo hacia el sureste, según una orden efectuada con banderas desde el Lion. La casualidad quiso que esta señal no fuese captada por los barcos de Evan Thomas, que se hallaban demasiado lejos para poder distinguirla. Transcurrieron así bastantes minutos antes de que Evan Thomas se percatasen de que los cruceros habían cambiado de rumbo y aumentado la velocidad. Sus barcos se encontraron, pues, separados una docena de millas, con lo que se aumentaba el lápsus de tiempo necesario para una eventual intervención en ayuda de los cruceros. Esta falta de conexión entre el comandante en jefe y su subordinado, que entre otras cosas disponía de la fuerza más potente y equilibrada en el mar en aquel día, ha sido ob-

jeto de numerosas hipótesis y críticas, pero en realidad sólo fue el corolario lógico a una absoluta carencia de armonía. En efecto, el almirante Jellicoe, con el fin de reforzar la Escuadra de Cruceros de Combate, había destacado en Rosyth las potentes naves de Evan Thomas, mientras que en cambio incorporó a la «Grand Fleet» la 3.ª Escuadra de Cruceros de Batalla (contraalmirante Hood). El resultado fue que ambas escuadras se vieron operando con almirantes de los que aún no conocían bien los sistemas de mando.

Una vez recibido el último mensaje del **Galatea**, Beatty dio orden de que el buque de transporte de hidroaviones **Engadine** hiciese despegar un avión; la operación se realizó, pero el mal tiempo y una inesperada avería impidieron la toma de contacto con el enemigo. En cambio, a las 15,34 las naves avistadas por el **Galatea** fueron reconocidas como cinco cruceros de combate seguidos de la respectiva escolta de cruceros y cazatorpederos. Por su parte, Hipper, apenas vino en conocimiento de la presencia de los barcos de Beatty, puso de inmediato rumbo hacia el sur de forma que pudiesen atraer las naves británicas hacia la «Hochseeflotte» que estaba acercándose en esa dirección.

El encuentro se inició a las 15.45 cuando el buque almirante de Hipper, el **Lützow**, abrió fuego a una distancia de 14.500 metros; los británicos, llevados a engaño por las deficientes condiciones de luz y creyendo además que la distancia fuese mayor, no respondieron enseguida, con lo que perdieron la ventaja que les habría supuesto el superior alcance de los propios cañones de grueso calibre.

El combate a gran velocidad que se inició muy pronto tuvo un cariz ventajoso para los alemanes: a las 16.00, el **Lion** recibió un impacto en la torreta central y es casi seguro que habría sido completamente destruido si el mayor Harvey de los «Royal Marines», aunque mortalmente herido, no hubiese dado la orden de inundar los depósitos de municiones, acción que le valió la concesión póstuma de la Victoria Cross. Tres minutos mas tarde, el **Indefatigable**, alcanzado en rápida sucesión por dos salvas del **Von der Tann**, desapareció en medio de una apocalíptica explosión que lanzó a más de 60 metros de altura embarcaciones, planchas de la coraza y restos hu-



La «Hochseeflotte» en el Skagerrak, frente a las costas noruegas; de una pintura de la época.

manos. La situación comenzaba a ser crítica cuando, por fin, Evan Thomas llegó al lugar del encuentro: eran las 16.08. Sus cuatro magníficos acorazados abrieron fuego desde una distancia de casi 18.000 metros y los efectos de sus disparos se dejaron sentir muy pronto: el **Von der Tann**, alcanzado por un proyectil de 381 del **Barham**, registró una vía de agua por la que penetraron 600 toneladas del líquido elemento, y Hipper se vio obligado a virar momentáneamente para alejarse, prosiguiendo sin embargo su marcha hacia el sur a una velocidad de 23 nudos, al objeto de conducir al enemigo hasta las garras de la «Hochseeflotte». Las desventuras de los británicos aún no habían acabado: a las 16.26, tocado probablemente por dos salvas del **Derfflinger** cerca de la torre central, el **Queen Mary** desapareció en medio de una enorme llamarada amarillenta, seguida inmediatamente de una espesa cortina de humo negro. Cuando el viento barrió el lugar, el **Queen Mary** apareció escorado sobre una de las bandas con las hélices que aún giraban. Se produjo una segunda explosión y la unidad británica desapareció en las gélidas aguas del Mar del Norte; de los 1.275 hombres de la tripulación, sólo hubo 9 supervivientes.

El enfrentamiento se había iniciado hacía poco más de cuarenta minutos y la situación de los británicos se desplomaba: dos cruceros de batalla habían sido hundidos y un tercero recibió tan graves daños que su salvación sólo se debió al heroísmo de un miembro de la tripulación. La coordinación de las distintas unidades de Beatty había dejado bastante que desear —durante cierto tiempo el **Derfflinger** había disparado sin estorbo alguno—, pero la cuestión más grave había sido la falta de coherencia sobre la intervención de las unidades de Evan Thomas que, en lugar de hallarse presentes desde el principio del encuentro, habían llegado con retraso por efecto de las anteriores órdenes de Beatty.

Durante el combate de las unidades principales, los cazatorpederos de escolta no habían permanecido inactivos: los británicos efectuaron un ataque de torpedos hacia las 16.25, lo que obligó a los cruceros de Hipper a virar en redondo; también fue alcanzado el Seydlitz, aunque no de forma grave. En la confusa refriega que se entabló, los alemanes perdieron el V-27 y V-29, y los británicos el Nestor y el **Nomad**.

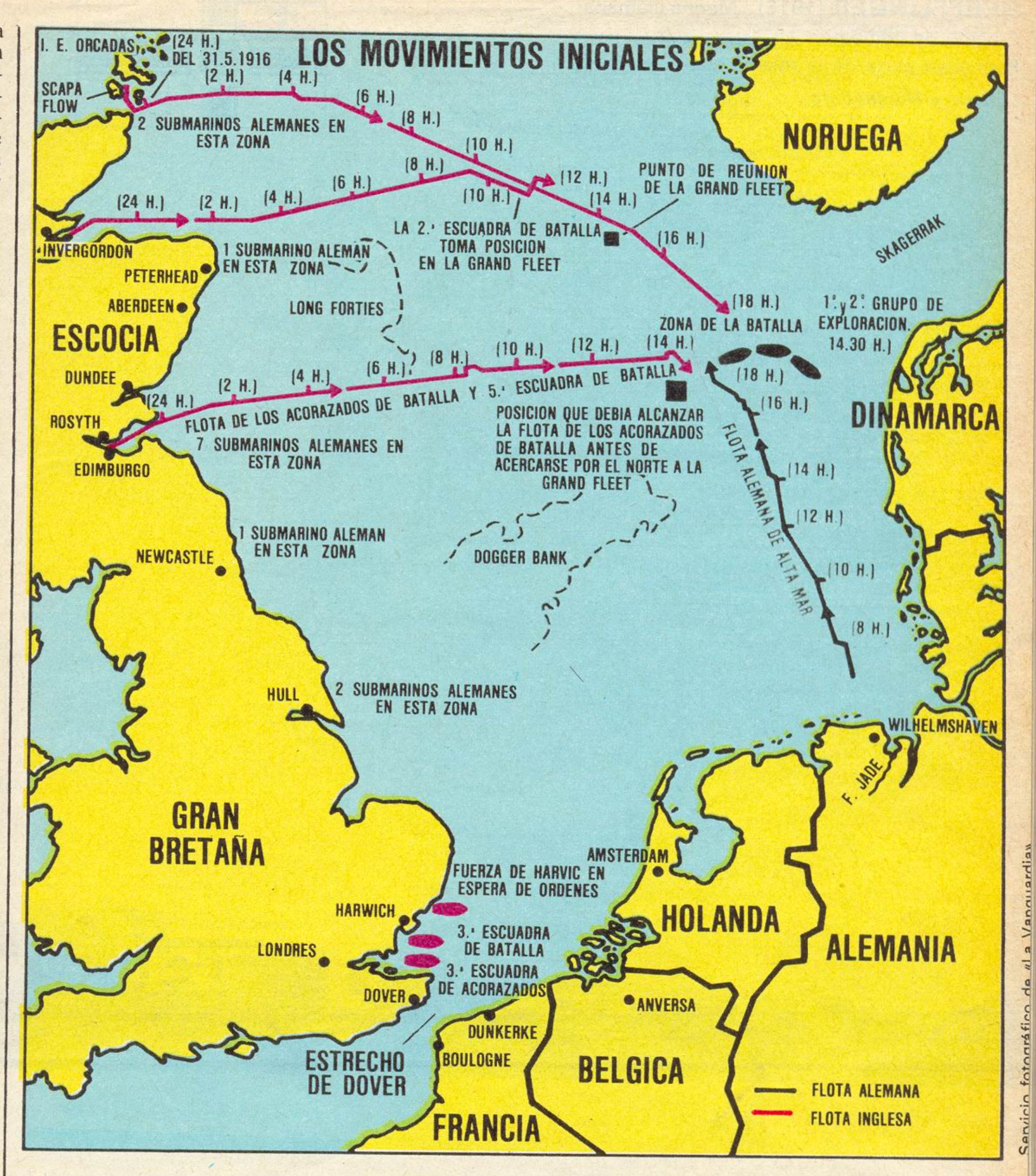
La llegada de la «Hochseeflotte».

A pesar de todos los impedimentos se había interpuesto a la intervención de las unidades de Evan Thomas, con sus 32 piezas de 381 mm, estas naves estaban sometiendo a los alemanes a una presión del todo insoportable, hasta el extremo de obligar a Hipper a virar hacia el sureste. En el momento en que los hilos de la intrincada madeja parecían desenredarse y las naves de ambos contendientes buscaban el modo de reorganizarse, el crucero ligero **Southampton** transmitió al **Lion** un mensaje absolutamente inesperado: «Naves alineadas al sureste»; eran las 16.33. Beatty, que al igual que Jellicoe ignoraba la presencia en la zona de la Escuadra de Scheer, fue cogido de sorpresa, pero, apenas se dio cuenta del peligro, ordenó virar 180° hacia el norte, con el fin de huir del adversario y atraerlo, en caso de ser posible, hacia la «Grand Fleet» que venía hacia la zona. También en esta situación peligrosa Beatty señaló la maniobra por medio de banderas, con el resultado de que las naves de Evan Thomas, que se hallaban a muchas millas a popa, no pudieron darse cuenta tampoco en esta ocasión de las intenciones de su almirante y prosiguieron la marcha en dirección sur, cruzándose muy pronto con las naves de Beatty que estaban replegándose. Fue repetida la señal cuando el **Lion** y el **Barham** se cruzaron y la 5.ª Escuadra viró a su vez detrás de los cruceros de batalla. Durante esta maniobra, Evan Thomas, que aún no sospechaba la presencia de Scheer, fue sometido a un duro cañoneo por parte de la 3.ª Escuadra germana, durante el cual el **Barham** fue muy castigado. El motivo táctico del encuentro se había transformado ya en ese momento en una especie de carrera de persecución hacia el norte entre los barcos de Beatty y los de Hipper, mientras Evan Thomas, que había iniciado con retraso el cambio de rumbo, se encontraba en situación muy comprometida. Entre las 17.10 y las 17.40, tuvo lugar un encarnizado duelo de artillería entre las unidades de Evan Thomas y las de Hipper. Fue entonces cuando los magníficos «Queen Elizabeth» dieron la exacta medida de su valía: el **Von der Tann** vió toda su artillería inutilizada y el puente transformado en un amasijo de chatarra. También los otros cruceros de Hipper sufrieron un duro castigo por parte de 381 de los barcos de Evan Thomas: el **Seydlitz** fue alcanzado siete veces, el **Derfflinger** cinco y el **Lützow** cuatro.

Por último, el **Lion** avistó a las 17.50 el grupo de cruceros que precedían a la «Grand Fleet», lo que le permitió zafarse de una situación que era cada vez más crítica.

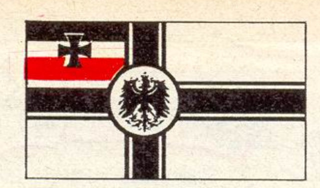
La llegada de Jellicoe

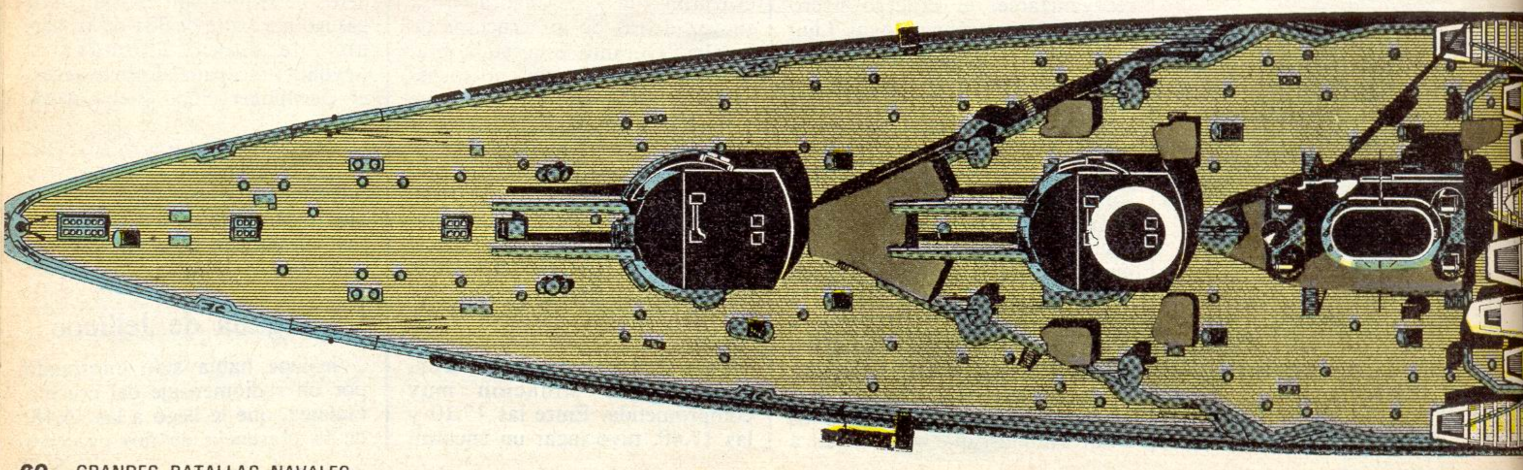
Jellicoe había sido informado por un radiomensaje del crucero **Galatea**, que le llegó a las 14.18, de la presencia de dos cruceros

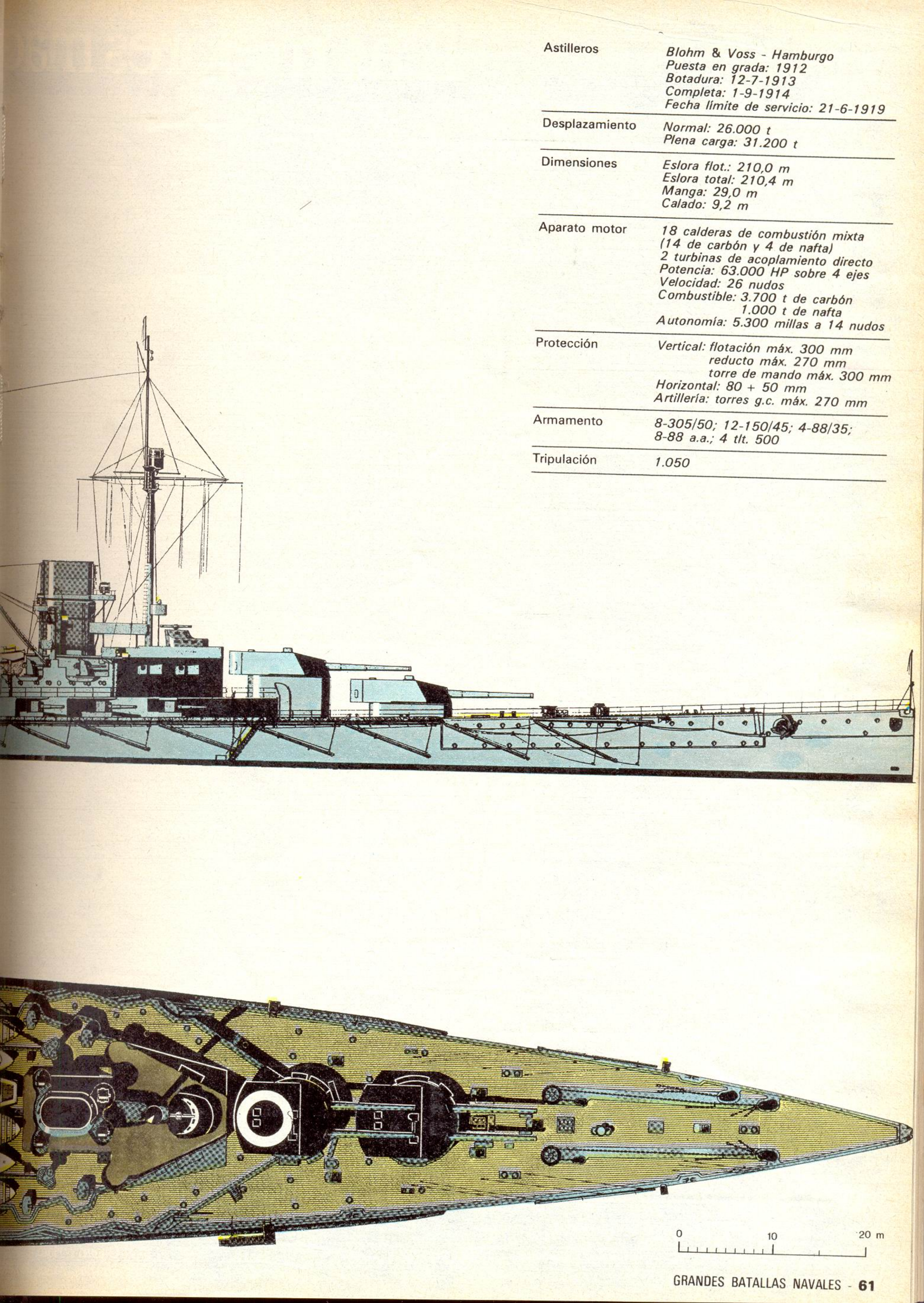


Servicio fotográfico de «La Vanguardia»

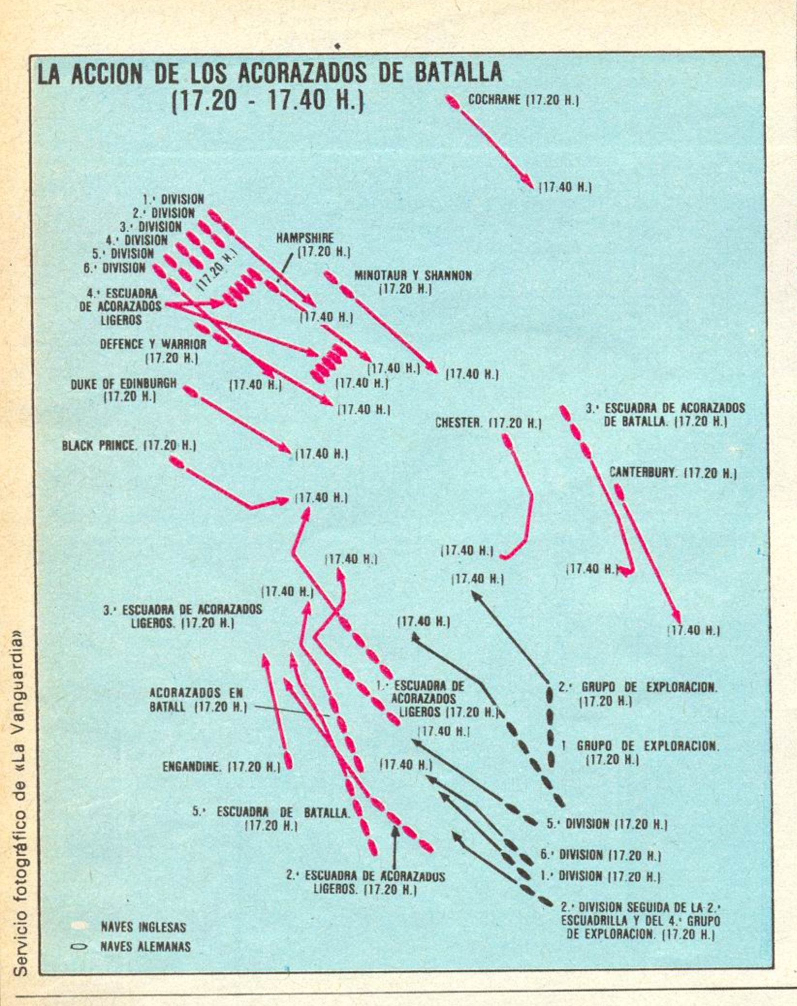
DERFFLINGER (1916) - Marina alemana
Crucero de combate
Formaban parte de la misma clase:
Lützow y *Hindenburg*



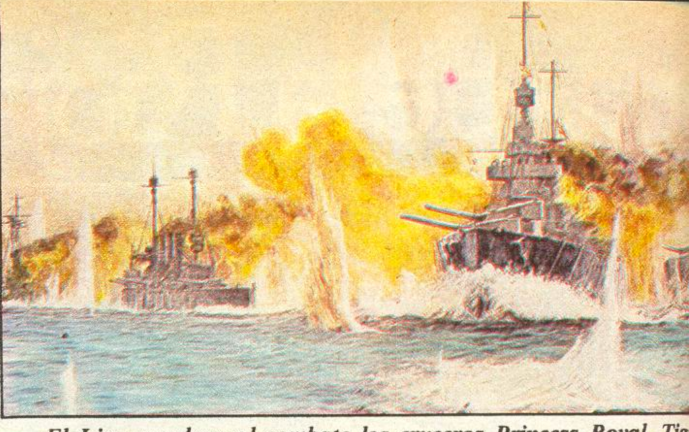




Astilleros	*Blohm & Voss - Hamburgo* *Puesta en grada: 1912* *Botadura: 12-7-1913* *Completa: 1-9-1914* *Fecha límite de servicio: 21-6-1919*
Desplazamiento	*Normal: 26.000 t* *Plena carga: 31.200 t*
Dimensiones	*Eslora flot.: 210,0 m* *Eslora total: 210,4 m* *Manga: 29,0 m* *Calado: 9,2 m*
Aparato motor	*18 calderas de combustión mixta (14 de carbón y 4 de nafta)* *2 turbinas de acoplamiento directo* *Potencia: 63.000 HP sobre 4 ejes* *Velocidad: 26 nudos* *Combustible: 3.700 t de carbón* *1.000 t de nafta* *Autonomía: 5.300 millas a 14 nudos*
Protección	*Vertical: flotación máx. 300 mm* *reducto máx. 270 mm* *torre de mando máx. 300 mm* *Horizontal: 80 + 50 mm* *Artillería: torres g.c. máx. 270 mm*
Armamento	*8-305/50; 12-150/45; 4-88/35; 8-88 a.a.; 4 tlt. 500*
Tripulación	*1.050*



Servicio fotográfico de «La Vanguardia»



El Lion, conduce al combate los cruceros Princess Royal, Tig y New Zeeland, así como los acorazados Warrior y Defence

enemigos, noticia ésta que le indujo a ordenar un aumento de velocidad y, al mismo tiempo, a activar las calderas en previsión de un repentino aumento de la marcha. A las 15.00, Jellicoe, a medida que le llegaban noticias acerca de la situación de las unidades de Beatty, había hecho aumentar la velocidad hasta 20 nudos, un valor que las «dreadnoughs» británicas podían mantener conservando una formación correcta. A las 15.16, había ordenado a las columnas de sus barcos que se alejasen a una distancia idónea de suerte que permitiera un posible y rápido despliegue sobre la línea de combate.

En su marcha de aproximación a Beatty, sólo una cosa le era absolutamente imprescindible a Je coe: el recibir informaciones co tinuas y lo más detalladas posib sobre la posición y el rumbo en todo momento pudieran ado tar las naves enemigas. Realme se trataba de noticias básicas que, en razón de las mismas, Je coe podría alinear de forma co veniente sus 24 acorazados. P desgracia suya, las informacio que le llegaban no eran lo sufici temente buenas como para re verle sus dudas, que debían aclaradas antes de entrar en c tacto con el enemigo. Primero bía interceptado un mensaje Beatty a sus naves de sección, que se podía inferir que el al rante estaba a punto de presen batalla, y después otros fragm

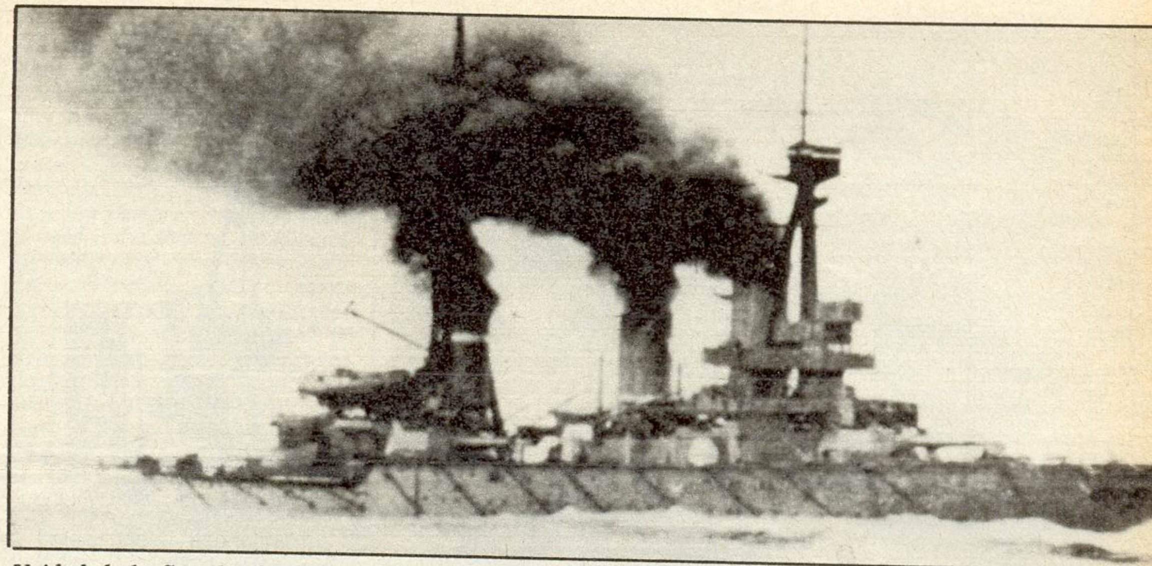
tos de informaciones procedentes del Galatea y el Castor, pero nada que ofreciese plena certeza. La única convicción de Jellicoe era que Beatty estaba a punto de enfrentarse con unos cruceros. Ninguna sospecha tenía de la presencia de los barcos de Hipper y Scheer, aun a pesar de la seguridad que recibiera por la mañana del Almirantazgo.

A las 15.40, Beatty le envió un mensaje del que se desprendía la presencia de 5 cruceros de batalla alemanes con la respectiva escolta; mensaje más tarde completado con señales del Galatea y el Falmouth acerca del rumbo de las naves enemigas. Por último, a las 15.55, Beatty indicó que se encontraba frente al enemigo; en aquel momento Jellicoe se hallaba a unas 50 millas de sus cruceros de combate y de la 5.ª Escuadra de Evan Thomas.

Durante la ruta en dirección hacia Beatty, Jellicoe había recibido otras informaciones sobre los cruceros de batalla adversarios, pero, a causa de errores en las transmisiones o en el descifrado de los mensajes, no pudo hacerse una idea exacta de la posición del enemigo respecto a la suya. A las 16.38, le llegaron dos mensajes, uno del comodoro Goodenough (Southampton) y otro del Champion, que le indicaban ambos el avistamiento de la flota adversaria. Por desgracia, estas dos comunicaciones eran contradictorias entre sí en cuanto a la valoración de la posición del enemigo, pero Jellicoe decidió dar crédito al mensaje del Southampton concebido en los siguientes términos: «Avistada la flota adversaria aproximadamente al sureste y con rumbo norte. Mi posición es de 56°34' de latitud Norte y 6°20' de longuitud Este». A las 16.45, llegó un extraño e incompleto mensaje del Lion que anunciaba sólo que la flota enemiga había sido avistada en dirección sur-sureste con rumbo sureste. Un nuevo mensaje contribuyó a aumentar la incertidumbre; procedía del Southampton y confirmaba la ruta hacie el norte de la flota alemana. Así, en su acercamiento a la Hochseeflotte, Jellicoe tuvo que contar con mensajes contradictorios y poco numerosos. A las 17,55 aún carecía de la esperada información, a pesar de que un estruendo de artillería permitiese comprender con toda claridad que se avecinaba la batalla.

Por último, a las 18.00, el Marlborough indicaba: «Nuestros cruceros de guerra ángulo sur-suroeste (189°) y rumbo este (77°). Lion en cabeza.»

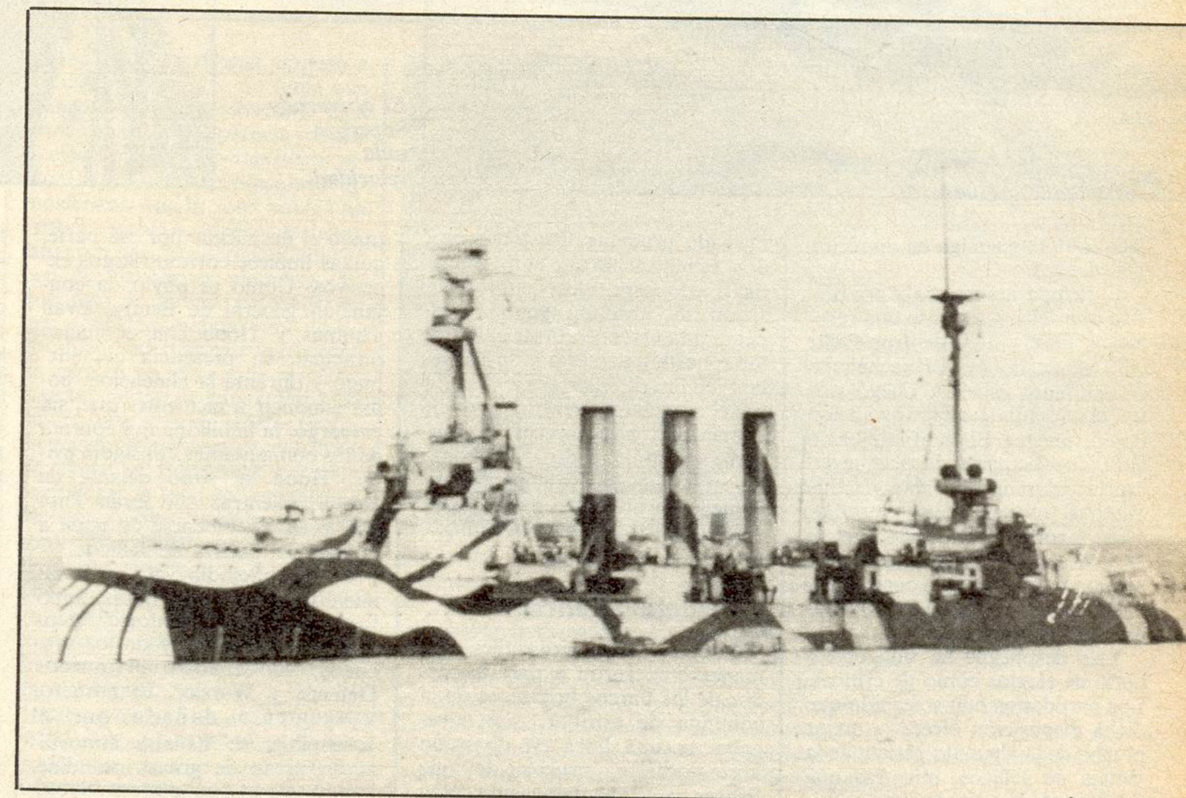
Cuando Beatty acabó de atravesar con sus cruceros el frente de la «Grand Fleet», Jellicoe mandó izar la señal: «¿En dónde está la flota enemiga?» Al principio el Lion permaneció mudo, pero luego dio esta respuesta: «Avis-



Unidad de la flota británica en acción: el **Indomitable**, *crucero de batalla de la 3.ª Escuadra del almirante Hood, a toda máquina.*

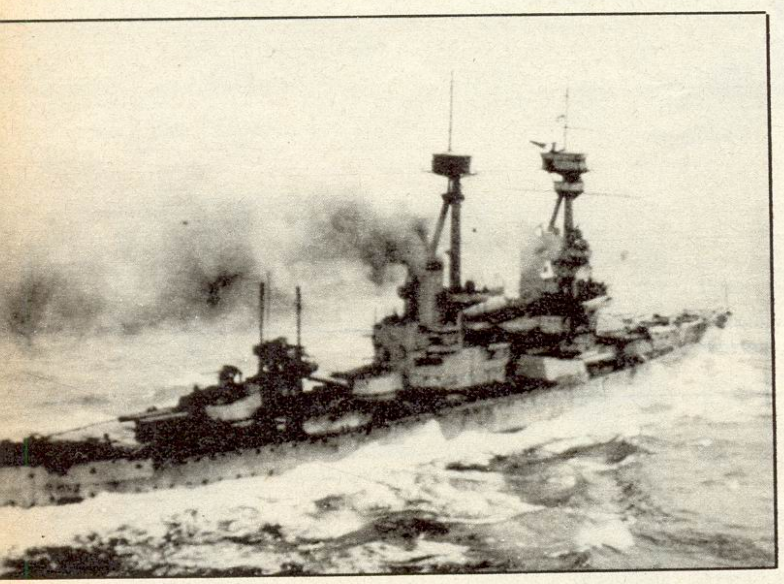


El **Barham**, *el* **Valiant** *y el* **Warspite**, *pertenecientes a la 5.ª Escuadra de línea del almirante Evan-Thomas.*



El crucero acorazado **Shannon**.

El **Iron Duke,** ***nave almirante del Jellicoe, comandante en jefe de la «Grand Fleet» a la derecha: el almirante Jellicoe se dirige al puente de mando del*** **Iron Duke.**



El acorazado **Superb** ***a toda velocidad.***



tada la flota enemiga en dirección sur-sureste».

El tiempo apremiaba y era preciso que Jellicoe tomase una resolución. En el puente del **Iron Duke** todo el estado mayor se hallaba en una tenga espera... Luego, por fin, la orden: «Realizar evolución timón sureste». El almirante había decidido efectuar el despliegue sobre la columna de babor, la que alineaba en cabeza el acorazado **King George V**, de modo que sus 24 acorazados, dispuestos en seis columnas paralelas de cuatro unidades cada una, formasen una línea de fila única.

Este despliegue ha sido objeto tanto de elogios como de críticas. Los partidarios han sostenido que dicha disposición ofrece la mejor prueba de la absoluta pericia de la táctica de Jellicoe, mientras que los detractores siempre han considerado que esa maniobra fue demasiado prudente. De todos modos, es indudable que la misma situó a la «Grand Fleet» en una posición de absoluta ventaja respecto a la «Hochseeflotte» al estar interpuesta entre ésta y sus bases con el fin de «cortar la T». En aquel momento, mientras la noche comenzaba a oscurecer el horizonte oriental, los dos comandantes en jefe, que ignoraban recíprocamente la presencia del adversario, estaban a punto de enfrentarse.

La acción general

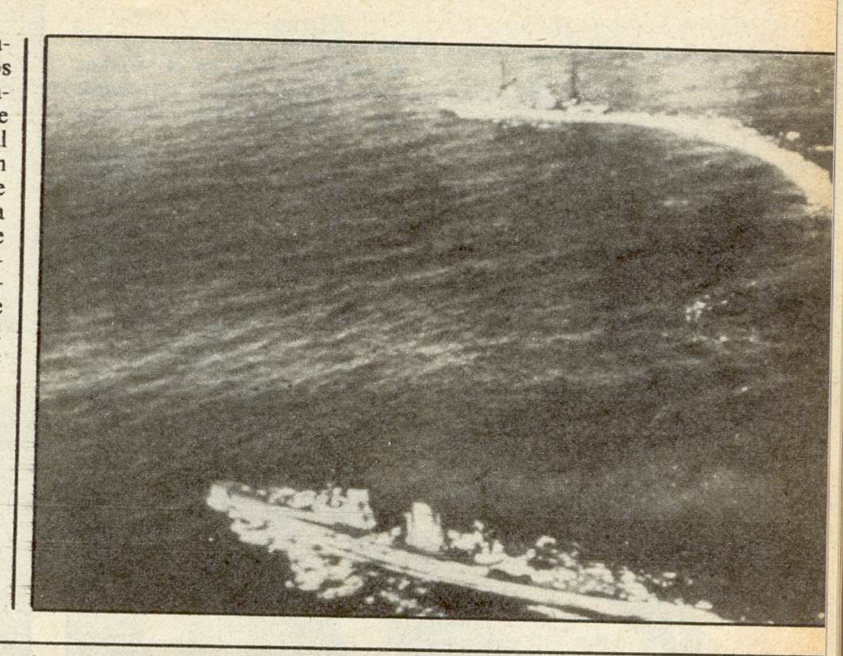
Los primeros proyectiles alemanes empezaron a caer alrededor de los barcos británicos de la columna de estribor, que navegaba en una línea en dirección norte-nordeste, prueba de que Scheer ya estaba demasiado cerca y que Jellicoe, si hubiese efectuado el despliegue por esa parte, quizás hubiese corrido riesgos excesivos. Como es obvio, la conjunción general de Beatty. Evan Thomas y Hood con el núcleo principal, en presencia del enemigo y durante la alineación, podía conducir a incidentes que, sin embargo, la habilidad maniobrera de los comandantes consiguió evitar. Hood se situó delante de Beatty, mientras que Evan Thomas prefirió colocarse de popa a la línea de batalla de Jellicoe.

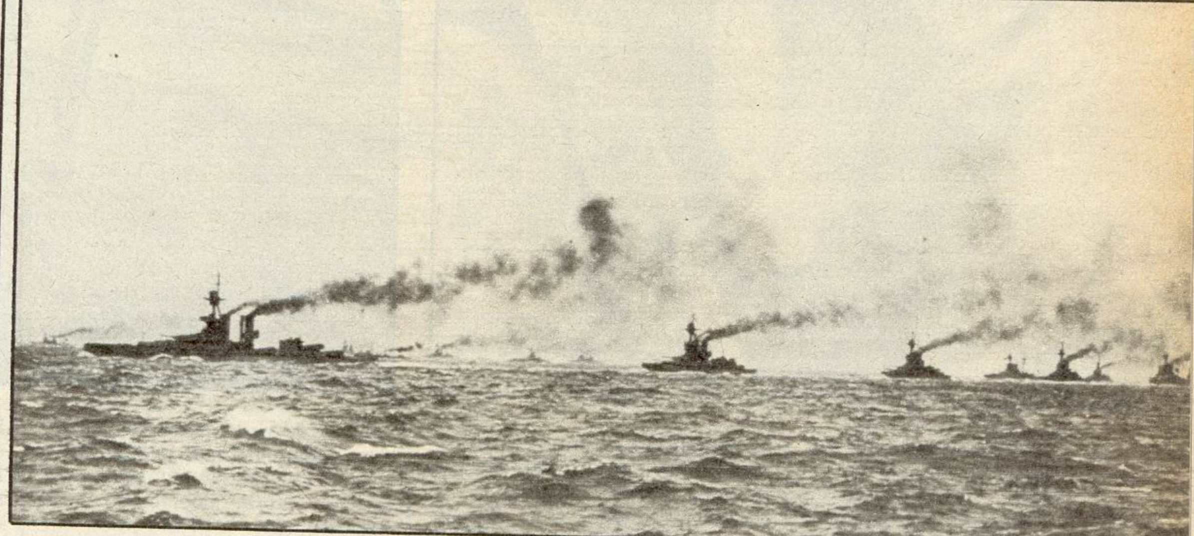
Como preludio al enfrentamiento entre las dos flotas, hubo los episodios del erucero ligero alemán **Wiesbaden** y de los cruceros acorazados británicos **Defence y Warrior.** El primero, gravemente dañado por el **Invencible, se hallaba inmovilizado y presa de graves incendios,** por lo que se convirtió en blanco de los acorazados británicos que aún no podían abrir fuego contra los barcos de Scheer. Consecuencia del destino de esta nave fue el **del Defence** y el del **Warrior** que cayeron bajo los disparos de 5 naves alemanas. El **Defence,** que se había acercado para dar el golpe de gracia al **Weisbaden,** se hundió en dos o tres minutos; en cambio, el **Warrior,** a pesar de haber sufrido graves daños, fue remolcado acto seguido por el **Engadine,** pero se hundió al día siguiente antes de llegar a Rosyth. Sólo después del hundimiento del **Defence** se disipó el humo y los británicos pudieron ver filtrarse el sol a través de la niebla e iluminar la primera línea de Scheer. En los primeros instantes no se trató de una visión de contornos nitidos, pero luego, cuando desde el **Iron Duke** se divisaron a 11.000 metros a estribor tres unidades de la clase «König», Jellicoe tuvo casi la

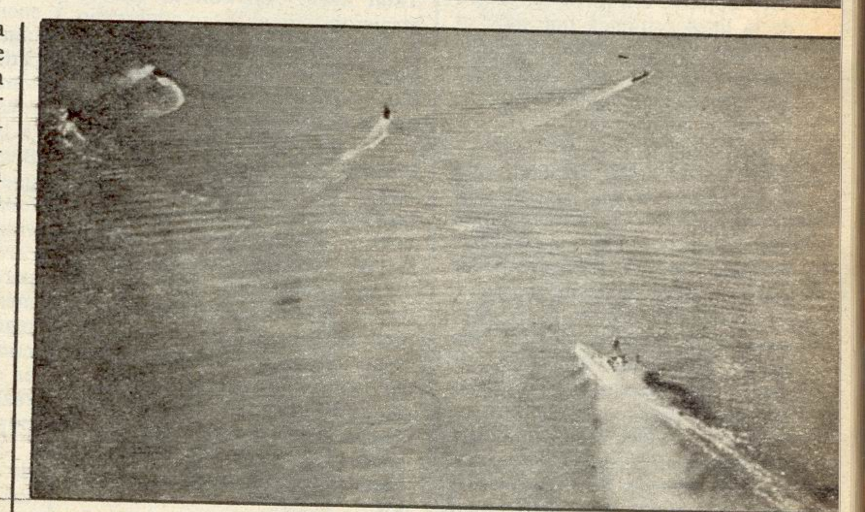
certeza de que la flota germana, rodeada por el frente y los flancos, había caído en la trampa. Siguieron diez minutos, desde las 18,30 hasta las 18,40, de terrorífica violencia; por último, todo el afán que Jellicoe había dedicado a la preparación de las piezas de artillería de sus naves podía empezar a dar fruto, pues además las unidades alemanas estaban imposibilitadas para responder, ya que el enemigo se hallaba confuso en medio de una cortina casi impenetrable de humo y niebla. Aún no había pasado un minuto desde que se iniciara lo que tenía todo el aspecto de ser una especie de «matanza», cuando de nuevo, y muy a su pesar, los británicos asistieron a otra extraordinaria prueba de la artillería alemana. Se disipó la cortina de humo y niebla y los barcos de Hipper vieron al **Invencible** que, con el sol a sus espaldas, se recortaba de forma neta sobre el horizonte. Era una ocasión demasiado afortunada como para que los diestrísimos artilleros alemanes estuviesen dispuestos a dejarla escapar: dos salvas en rapidísima sucesión del **Lützow** y del **Derfflinger** hicieron blanco en el buque insignia del contraalmirante Hood. También en esta ocasión la torre central demostró ser fatal: la explosión de las cargas de cordita originó un incendio cuyas llamas alcanzaron muy pronto la santabárbara. Un terrible explosión y la «madre de todos los cruceros de batalla», como se le llamaba al **Invencible**, saltó por los aires partiéndose en dos. Hubo 1.026 muertos y 6 supervivientes.

A pesar de este nuevo triunfo la situación de los alemanes era cada vez más crítica. Sometidos a una terrible concentración de disparos, tuvieron que lamentar también ellos graves daños. El **Lützow**, que había recibido ya una veintena de disparos de grueso calibre sin hundirse ni abandonar la línea de combate —lo que sirvió como prueba ulterior de su solidez de construcción—, tuvo que ser abandonado por el almirante Hipper, que pasó a bordo del **Moltke**. Otras tres unidades sufrieron duros golpes: el **König** se había escorado 4 grados y medio, y el **Markgraff** y el **Derfflinger** también fueron alcanzados; el **Von der Tann**, cuyos cañones permanecían silenciosos desde hacía más de una hora, había sido reducido a un pontón con la cubierta repleta de muertos y heridos. Por un extraño juego del destino, la batalla, que parecía comenzar sólo en aquel momento, se encaminaba sin embargo hacia su epílogo. Cuando Scheer estaba a punto de hallarse rodeado de manera irremediable con sus 16 acorazados —ralentizados además por la presencia de las 6 predreadnoughts de Mauve, que tenían velocidades netamente inferiores—, en el **Friedrich der Grosse** apareció la señal que ordenaba la maniobra desconocida para los británicos, y que los alemanes habían estudiado para escapar de una situación análoga. La señal indicaba: «Gefechtswendung nach steuerbord» (viraje simultáneo de combate 180º a estribor). Una a una, partiendo en sucesión desde la más retrasada, las naves giraron 180º y, al cabo de pocos minutos, Scheer se alejó de Jellicoe en dirección oeste a una velocidad de 16 nudos. En el transcurso de siete minutos toda la «Hochseeflotte» desapareció como por efecto de un juego de prestidigitación, y las perentorias preguntas de Jellicoe al **Marlborough**, buque insignia del almirante Burney, quedaron sin respuesta; por un instante, Jellicoe permaneció en suspenso, pero después comprendió que el enemigo había virado en redondo. Un dilema empezó a atenazarle: ¿tenía o no tenía que lanzarse en su persecución? Si a primera vista todo parecía indicar la elección de una persecución general, las malas condiciones atmosféricas —en la zona había una espesa niebla— desaconsejaban lanzarse desconsideradamente en pos de los barcos alemanes, ya que esto le habría colocado en una situación táctica muy desfavorable, y además existía el riesgo de caer en un ataque de torpedos o en un campo de minas. Por añadidura, una serie de señales procedentes del **Marlborough**, el **Lion** y el **Duke of Edinburgh** parecían corroborar la tesis de la presencia de sumergibles enemigos en la zona. Y Jellicoe, en un memorándum entregado dos años antes al Almirantazgo, ya había declarado que, en caso de que existiese el temor de minas y torpedos, no perseguiría al enemigo.

Scheer lo sacó de dudas ya que volvió al ataque a las 18.55. Informado sin demora por Goodenough —que en el transcurso de la jornada sería el único almirante

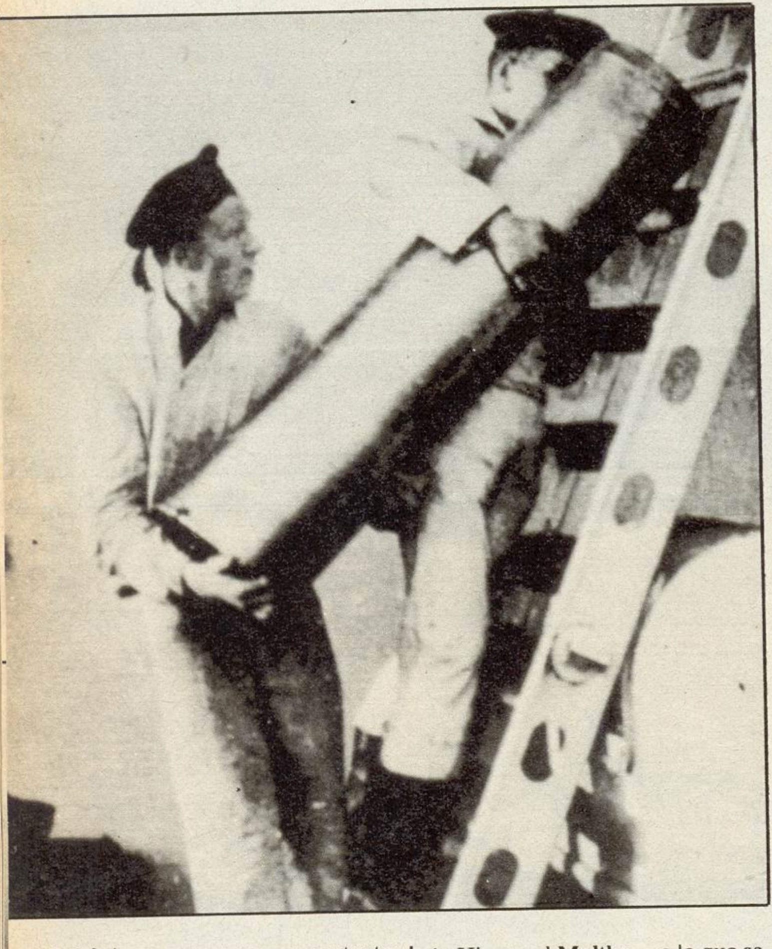






De arriba a abajo: el Seydlitz *y el* Von der Tann *maniobran durante la navegación. Al cabo de poco tiempo medirían sus fuerzas con la «Grand Fleet», que ya se había hecho a la mar tras haber interceptado los mensajes de radio alemanes al comienzo de la operación.*
La «Gran Fleet» se dirige hacia el lugar en donde se combatirá la mayor batalla naval de la Primera Guerra Mundial: la batalla de Jutlandia.
El crucero de combate alemán Derfflinger *durante una maniobra, precedido de 4 cazatorpederos. El* Derfflinger *fue alcanzado por 7 proyectiles de grueso calibre que le destruyeron las torres n.º 3 y 4.*

Foto inferior: marineros alemanes transportan un proyectil de grueso calibre en el Moltke*; Foto de la derecha: marineros telemetristas alemanes. (Londres, Imperial War Museum.)*





británico que se puso en contacto tempestivamente con su comandante en jefe—, Jellicoe se atuvo a repeler el nuevo asalto enemigo cuyo objetivo era forzar el centro de la línea británica que, por su habilidad en la maniobra, se interponía al único camino de retirada que Scheer tenía hacia las propias bases.

A las 19.12, Jellicoe contó de nuevo con la ventaja de la luz y de la posición; en esta ocasión, la «Hochseeflotte» se encontraba en una crítica posición táctica con el enemigo, que había deshecho de nuevo el trazo de la «T» y que, en la oscura atmósfera del crepúsculo, aparecía como una masa difícil de distinguir, de suerte que impedía toda posibilidad de reacción por parte de la artillería. Y, en efecto, los alemanes se vieron sometidos a una intensa lluvia de disparos de 33 buques de línea británicos que disparaban con resultados palpables.

Scheer se dio cuenta enseguida de que había caído en una trampa mortal, y entonces, para liberar las propias unidades de primera línea, no dudó en arrojar los cruceros de combate —ahora al mando del capitán de navío Hartog del **Derfflinger**, que había asumido la dirección del 1.º Grupo de Exploración tras los daños sufridos por el **Lützow** y el trasbordo de Hipper al **Moltke**—, a la que sería definida como «la cabalgata de la muerte». El **Derfflinger**, el **Moltke**, el **Seydlitz** y el **Von der Tann** avanzaron con lo que se atrajeron todo el fuego adversario y sufrieron daños gravísimos. En pocos minutos el **Derfflinger** recibió 7 proyectiles de grueso calibre que le destruyeron las torres nº 3 y nº 4; también el **Lützow**, que escoltado por 4 cazatorpederos se alejaba con dificultad hacia Wilhelmshaven, fue alcanzado por cuatro disparos que empeoraron su ya precaria situación. A las 19.18, Scheer hizo efectuar una tercera inversión de la marcha a pesar de que esta vez, dado el momento crucial, no todas las unidades germanas actuaron con la sincronía de que habían dado prueba la vez anterior. Pero la finalidad de salvar la «Hochseeflotte» se consiguió de todos modos.

La fase final

Scheer, que para liberarse había utilizado sus cazatorpederos en un ataque con torpedos, a las 19.27 ya navegaba hacia el suroeste. Así, pues, los británicos habían perdido una ocasión que no se les volvería a presentar.

A las 19.40, aún les quedaba a los británicos una hora y tres cuartos de visibilidad para reanudar eventualmente la batalla. Jellicoe —y él mismo lo reconoció más tarde— habría debido lanzarse enérgicamente a la búsqueda del enemigo; en cambio, prefirió distanciarse paralelamente a los torpedos de los cazatorpederos alemanes, con lo que aumentó aún más la distancia que le separaba de la «Hochseeflotte». A las 19.47, Beatty le transmitió un mensaje que se hizo famoso y que fue fuente de polémicas: «Propongo vanguardia acorazados siga cruceros de batalla; así podremos separar a la flota adversaria». A primera vista podía parecer la llamada de un hombre ansioso por combatir, pero la verdad era que en el **Lion** ignoraban que los acorazados ya se encontraban de popa a los cruceros de combate.

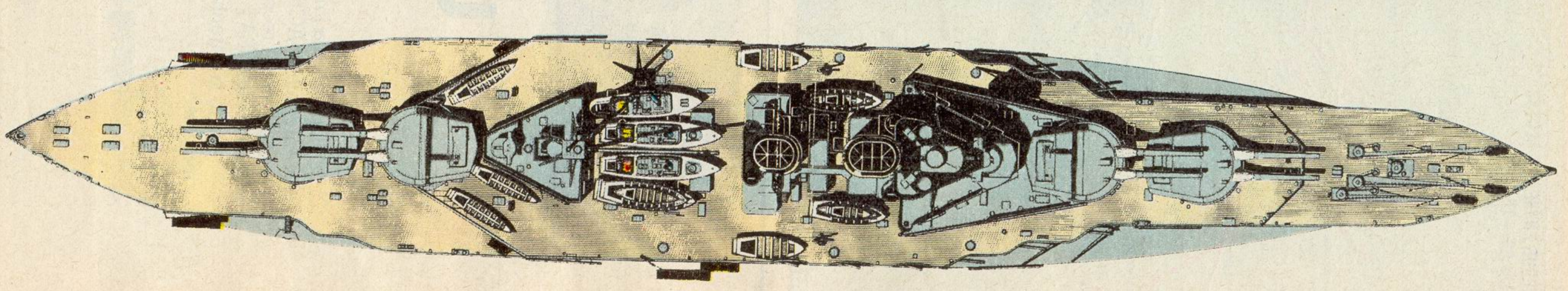
A pesar de la falta de iniciativa de Jellicoe, unida al hecho de que los cruceros ligeros de la 4.ª Escuadra no habían sido enviados en avanzada, la «Grand Fleet» tuvo de nuevo un golpe de suerte que le permitiría librarse de la «Hochseeflotte». En efecto, a las 20.18, Beatty avistó los deteriorados cruceros de batalla alemanes que se habían situado a popa de las naves de Scheer. Los británicos abrieron fuego y los alemanes respondieron con las piezas aún en servicio: el **Lion** y el **Princess Royal** fueron alcanzados, pero los daños más graves los sufrieron el **Derfflinger** y el **Seydlitz**. Por suerte para las maltrechas unidades de Hartog, la 2.ª Escuadra de Mauve atravesó la línea de Beatty y le obligó a desistir de una posible persecución. Tras otro breve enfrentamiento, en el que fueron alcanzados el **Schleswig-Holstein**, el **Pommern** y el **Schlesien**, Mauve decidió a las 20.35 romper el contacto ante el recelo de salir malparado. Con gran alivio se percató de que Beatty no tenía intención alguna de proseguir en la acción. Sin embargo, Scheer todavía tenía que resolver el gravísimo problema de liberar a la «Hochseeflotte» de Beatty y Jellicoe, que estaban respectivamente a 8 millas a proa y a 8 millas por el través. El almirante alemán actuó otra vez con audacia —si la madrugada del 1.º de junio lo hubiese sorprendido aún en contacto con la «Grand Fleet», su suerte habría estado echada—, para forzar el bloque adversario y llegar en las primeras horas del día al paso dragado de Horns Reef. Por suerte, la maniobra tuvo éxito, aun cuando durante la noche tuvieron lugar confusas refriegas, durante las cuales los británicos perdieron el crucero acorazado **Black Prince**, desintegrado por los disparos del

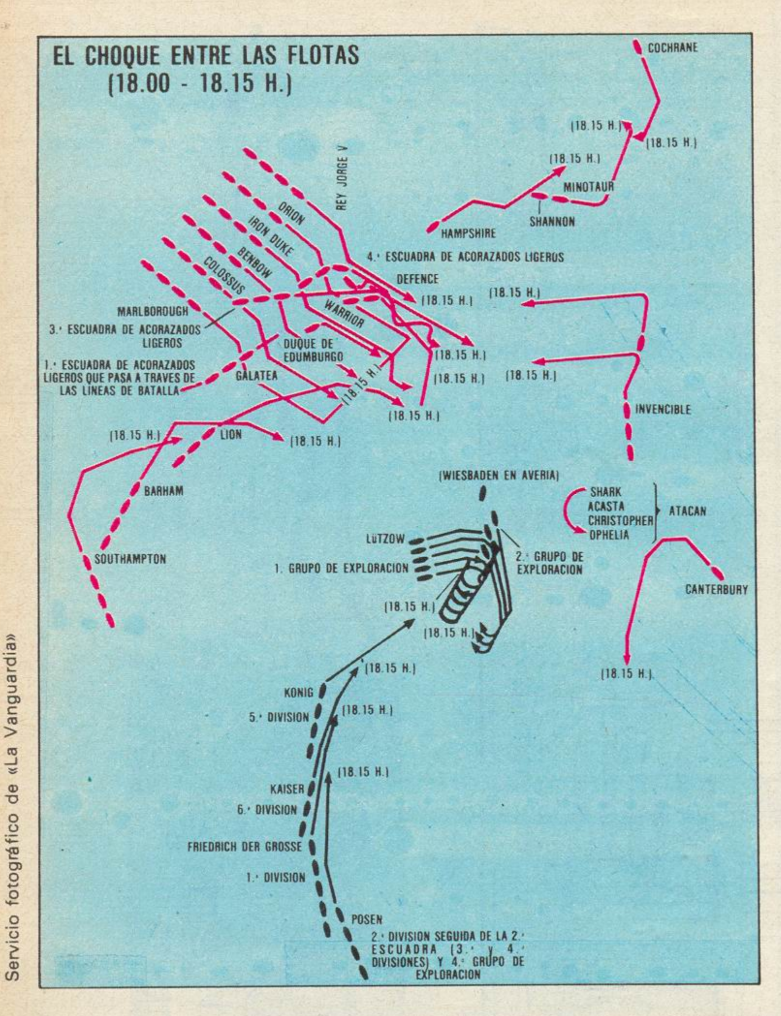
QUEEN ELIZABETH

(1918) - Marina británica

Pertenecían a la misma clase: *Barham, Malaya, Valiant, Warspie*

Astilleros	*Arsenal de Portsmouth* *Puesta en grada: 27-10-1912* *Botadura: 16-10-1913* *Completado: 19-1-1915* *Modernización: del 6-1926 al 10-1927*
Desplazamiento	*Normal: cerca de 29.400 t (27.700 t de proyecto)* *Plena carga: cerca de 33.500 t*
Dimensiones	*Eslora total: 197,0 m (al extremo de popa)* *total: 195,0 m* *flot. 193,4 m* *entre pp. 183,2 m* *Manga: 27,6 m* *Calado: 10,2 m*
Aparato motor	*24 calderas de tubos de agua Babcock & Wilcox* *4 turbinas Parsons* *Potencia: 75.000 HP* *Velocidad: 25 nudos* *Combustible: 3.300 t. de nafta* *Autonomía: 3.900 millas a 21 nudos* *8.600 millas a 12,5 nudos*
Protección	*Vertical: cintura máx. 330 mm* *caramatas máx. 152 mm* *torreón máx. 280 mm* *Horizontal máx.: 51 mm* *Artillería: torres g.c. máx. 330 mm* *barbetas máx. 254 mm* *batería 152 mm*
Armamento	*8-381/42; 12-152/45; 2-76 a.a.; (4-47); 5 ametralladoras; 4 tlt. 533 mm*
Tripulación	*Cerca de 950*





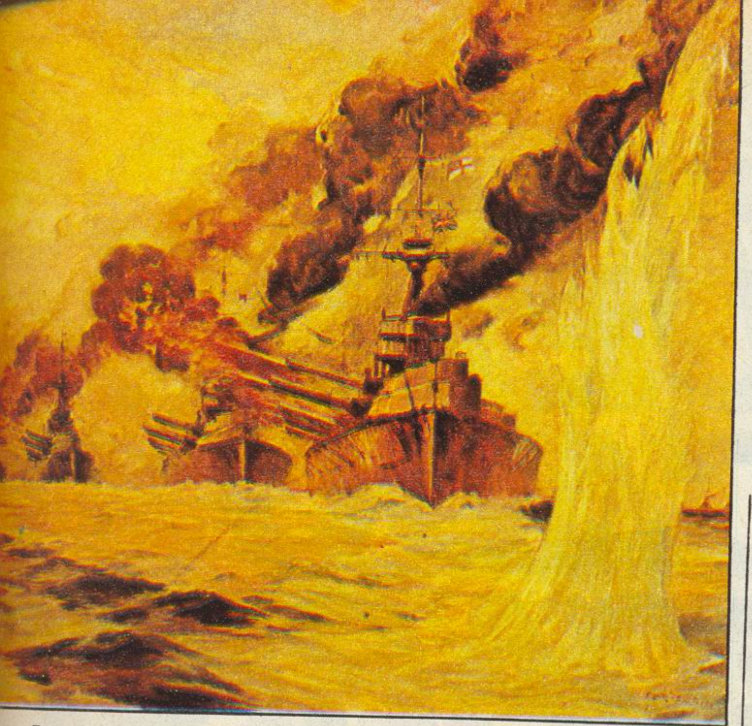
Servicio fotográfico de «La Vanguardia»

Thuringen a menos de 1.000 metros, y 4 cazatorpederos **(Ardent, Fortune, Turbulent y Tipperary).** Tampoco fue incruenta la lucha por parte alemana: el acorazado **Pommern** (torpedeado por los cazatorpederos británicos de la 12.ª Flotilla) y 3 cruceros ligeros **(Frauenlob, Elbing y Rostock)** desaparecieron, pero hacia la medianoche los barcos de Scheer consiguieron navegar a popa de la «Grand Fleet» y se alejaron rápidamente hacia Horns Reef. El **Lützow**, demasiado castigado para proseguir, recibió el golpe de gracia de dos torpedos lanzados por el cazatorpederos **G-38**; el **Seydlitz** encalló en las proximidades del puerto de llegada, pero pudo ser puesto a flote y devuelto al servicio.

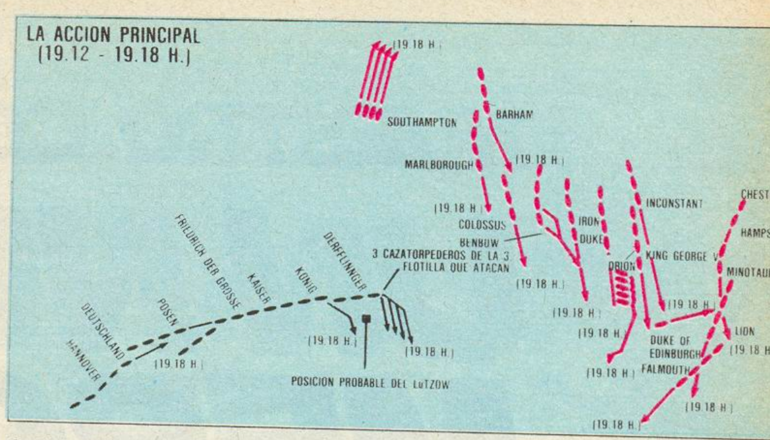
Jellicoe navegó por la zona hasta el mediodía del 1.º de junio; después, **comprobada la ausencia de la flota enemiga, se alejó hacia** sus bases. El almirante Harper escribió que «en la guerra naval el triunfo completo es la excepción y la batalla indecisa la regla general». Y Jutlandia fue una batalla indecisa, aunque el número y tonelaje de las naves hundidas pudiera hacer creer en una victoria alemana. Efectivamente, Alemania festejó la victoria, pero la «Grand Fleet» quedó como dueña del mar, que era su objetivo primario, ya que permitía al bloque



aliado continuar en su obra de asfixia de los imperios centrales. Indudablemente, para los alemanes y sus aliados, era fuente de gran satisfacción el haber podido demostrar cómo una «joven» Marina continental podía prevalecer tácticamente sobre los «herederos de Nelson», que tuvieron que lamentar la pérdida de tres cruceros de batalla, 3 cruceros-acorazados y 8 cazatorpederos, frente a un



De un cuadro de R.H. Smith, los últimos disparos de la batalla de Jutlandia.



Servicio fotográfico de «La Vanguardia»

viejo acorazado predreadnought, un crucero de combate, 4 cruceros ligeros y 5 cazatorpederos. Así las polémicas permanecieron en silencio durante la guerra, pero al final de las hostilidades los «hombres de Jellicoe» y los «hombres de Beatty» se enfrentaron y recriminaron recíprocamente a ambos comandantes una serie de errores decisivos para la consecución del éxito, que habría podido tener consecuencias incalculables. Los «hombres de Jellicoe» sostuvieron que, aparte de la dudosa utilización de la 5.ª Escuadra de Evan-Thomas, Beatty se había descuidado de informar a tiempo al propio comandante en jefe acerca de los movimientos y la posición de la «Hochseeflotte», con lo que desatendió las operaciones de exploración que deberían de haber sido su principal misión. En cambio, los «hombres de Beatty» acusaron a Jellicoe de excesiva prudencia en la fase crítica de la batalla cuando, una vez caída en la trampa, la «Hochseeflotte» podía haber sido aniquilada. Sin embargo, recién acabada la batalla, todos tuvieron que admitir que las naves británicas habían sido construidas de forma menos robusta que las alemanas y que sus piezas de artillería eran de prestaciones inferiores. Si se prescinde de todo juicio sobre la conducta de ambos almirantes, es indudable que la batalla de Jutlandia fue el resultado de un planteamiento anticuado que la Royal Navy arrastraba desde hacía bastantes años. La época de Fisher había permitido incorporar nuevos barcos, pero no había eliminado una mentalidad técnica y operativa demasiado ligada a la idolatría del pasado. El comandante americano Frost escribió: «Estamos convencidos de que el 31 de mayo de 1916 un Trafalgar habría asegurado la supremacía naval británica durante mucho tiempo. Esta supremacía se basa tanto en elementos morales como materiales y, en Jutlandia, los británicos perdieron este ascendente imponderable e infinitamente valioso».

Jellicoe olvidó las palabras de Napoleón: **La moral es al físico como tres es a uno.**